CERNESENIN

REGIMENTUL 11 RACHETE SOL-AER LA 65 DE ANI

VIAȚA DE LÂNGĂ ZBOR

IAR-330 SOCAT ÎN MISIUNEA "ALTHEA"

Publicație editată de
Statul Major al Forțelor Aeriene

Nr.2 (79) ■ 2005

CER SENIN

PER ASPERA AD ASTRA

PUBLICATIE EDITATĂ
DE STATUL MAJOR
AL FORŢELOR AERIENE ROMÂNE

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI "CER SENIN"

Preşedinte

general-maior dr. MIHAIL ORZEAŢĂ

Membri

general-maior CONSTANTIN ZAHARIA
general de flotilă aeriană FĂNICĂ CÂRNU
general de brigadă MARINEL NICOLAE
general de flotilă aeriană LIVIU BURHALĂ
general de brigadă NICULAE TABARCIA
general de flotilă aeriană ION ŞTEFAN
general de flotilă aeriană VICTOR STRÂMBEANU
comandor VIRGIL RISTEA
comandor LAURENŢIU SIMIONESCU

Coperta 4
"Partitură pentru cer senin" – pastel pe hârtie de Valentin Tănase

Redacţia "CER SENIN"

Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km. 10,5
sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82
E-m@il: cersenin@roaf.ro
ISSN 1582-6317. B 222.05; C 1011.00

Ne puteţi vizita şi la www.roaf.ro/ro/cersenin

REDACTOR-ŞEF:
DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE:
locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU;

REDACTORI DE RUBRICĂ:
locotenent MIRCEA BARAC;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BÂNĂ,
NICOLAE RADU;

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;

CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU

Tipărit la
Centrul Tehnic-Editorial
al Armatei

CER SENIN

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Up Search Folders History Move To Copy To Delete Undo Views

Address CUPRINS

- CER SENIN
  - Arhiva – www.roaf.ro
    - Nr. 1 – 6 ■ 2004
    - Nr. 1 (78) ■ 2005
  - Nr. 2 (79) ■ 2005
    - CUPRINS
      - AGENDĂ (4)
      - NATO – PREZENT ŞI VIITOR (12)
        - În sensul şi ritmul evoluţiilor politico-militare
      - MISIUNEA “ALTHEA” (15)
        - Acţiune dinamică, eficientă
      - BAZA 90 TRANSPORT AERIAN (16)
        - Poartă spre lume a aviatorilor militari români
      - ANIVERSARE (20)
        - Tabăra de instrucţie şi poligonul de trageri sol-aer Capu Midia – 55 de ani
      - EXPERTUL DIXIT (23)
        - Stresul traumatic la personalul aeronavigant
      - ALBUM “CER SENIN” (26)
        - Eurocopter TIGER
      - FORŢELE AERIENE ÎN LUME (28)
      - AEROSPAŢIALE (38)
      - FORŢELE AERIENE ROMÂNE DE-A LUNGUL TIMPULUI (40)
        - Remember – luna februarie
      - FILE DE ISTORIE (42)
        - Istorie Aerospaţială
        - Artileria antiaeriană în timpul celei de-a doua conflagraţii mondiale
      - ANIVERSARE (46)
        - Muzeul Aviaţiei la 15 ani de prestigioasă existenţă
      - TOP 10 MANAGEMENT (48)
        - Concurs: “Eşti în top, deci exişti!”
      - CAZURI SPECIALE (50)
      - AM PRIMIT LA REDACŢIE (51)
  - Lectură plăcută!

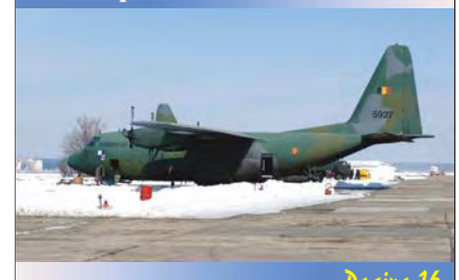
Aniversare

Pagina 11

Reportaj

Pagina 15

Poartă spre lume



Pagina 16

Tehnică

Pagina 26

Muzeul Aviaţiei

Pagina 46

La Abu Dhabi, IDEX-2005

TEHNICĂ DE LUPTĂ LA NIVELUL CELEI MAI ÎNALTE PERFORMANŢE

Împreună cu alţi demnitari militari de rang înalt ai Armatei Române, generalul de brigadă Marinel Nicolae, şeful resurselor din Statul Major al Forţelor Aeriene, s-a aflat, recent, la Abu Dhabi pentru a participa la o importantă expoziţie de tehnică militară. La întoarcerea în ţară, domnia sa a avut amabilitatea să ne ofere informaţii privind evenimentul din Golf.

– Domnule general, vă rog să înfăţişaţi, mai întâi, în ce a constat evenimentul la care aţi participat.

– Este vorba despre o expoziţie internaţională de tehnică militară, IDEX, organizată o dată la doi ani. Cu prilejul ediţiei din acest an, în prima zi a evenimentului s-a desfăşurat şi o conferinţă pe probleme de securitate, cu expuneri deosebit de interesante, în special cu caracter tehnic.

Expoziţia IDEX-2005 a avut ca specific prezentarea sistemelor de comandă-control, a celor de securitate şi de protecţie a forţelor. Din perspectiva interesului strict pentru forţele aeriene, trebuie să spun că în standuri s-au aflat mai ales elicoptere de sprijin şi componente pentru avioane – în mod deosebit pentru avionică şi autoapărare. Radiolocaţia a fost reprezentată, şi ea, foarte generos. Am putut vedea la faţa locului şi sistemele SHORAD, prezente în număr mare în standurile expoziţiei.

– România a avut standuri la IDEX-2005?

– Da. A avut două. Ale firmelor ROMARM şi ROMTEHNICA. Vreau să spun că cele două standuri au fost permanent solicitate de către parteneri străini, România fiind cunoscută în zonă ca producător de tehnică de luptă şi armament.

– S-a bucurat de interes expoziţia? A avut succes IDEX-2005?

– Ediţia din acest an a avut un anumit specific. În contextul luptei antiteroriste, la IDEX-2005 au avut acces, cu prioritate, specialiştii, vizitatorii avizaţi, experţii în domeniu. Ceea ce se numeşte publicul obişnuit a avut o pondere mai mică. Probabil şi pentru că măsurile de securitate au fost unele de excepţie.

– Ce anume aţi urmărit, domnule general de brigadă, în spaţiul expoziţional de la Abu Dhabi?

– Pentru Forţele Aeriene Române este de interes orice variantă viabilă pentru tehnica pe care trebuie s-o înlocuim sau s-o modernizăm. M-am concentrat asupra acestui aspect şi am realizat o documentare serioasă, pe care o voi pune la dispoziţia specialiştilor noştri. Am reţinut, de asemenea, o serie de elemente legate de modernizarea elicopterelor de transport. Dar mi-au atras atenţia în mod deosebit diversitatea şi nivelul de performanţă ale sistemelor de securitate fizică a bazelor militare.

– Vă rog să prezentaţi, succint, cele mai importante concluzii cu care v-aţi întors de la expoziţia IDEX-2005.

– Din tot ce am văzut şi am auzit, din discuţiile pe care le-am avut cu numeroşi experţi aflaţi la această activitate, am înţeles, încă o dată, că înalta tehnologie va influenţa tot mai mult strategia militară. Practic, nivelul la care s-a ajuns în dezvoltarea armelor va modifica substanţial modul de planificare şi de ducere a acţiunilor de luptă. Se pune mare accent pe precizia armelor, pe acurateţea informaţiilor, iar ceea ce se realizează în acest domeniu va face ca un viitor război să se desfăşoare cu combatanţii la mare distanţă.

Unul dintre exponatele care au cucerit publicul la IDEX 2005: sistemul de radiolocaţie COBRA (COunter Battery RAdar), produs al unui consorţiu anglo-franco-german.

– Vă mulţumesc mult, domnule general!

DUMITRU AMARIEI

PREGĂTIRI PENTRU EXERCIŢIUL AERIAN NOBLE ARCHER 2005

● Conferinţa Iniţială de Planificare de la Napoli – Italia

Timp de două zile, o delegaţie militară alcătuită din căpitan-comandorul dr. Florentin–Neculai Brătulescu, din Comandamentul Operaţional Aerian Principal, locotenent-comandorul Camelia Bugean, comandant de escadrilă de elicoptere, şi maiorul ing. Augustin Sperilă, din Serviciul logistic al Statului Major al Forţelor Aeriene, a participat la Conferinţa Iniţială de Planificare pentru exerciţiul aerian NOBLE ARCHER 2005, organizată la Napoli, în Italia.

Activitatea a avut ca scop colectarea, de către comandamentul NATO însărcinat cu organizarea exerciţiului, a ofertelor iniţiale de forţe ale statelor participante şi discutarea detaliilor preliminare privind specificul misiunilor, respectiv angajamentele logistice şi administrative de principiu.

În cadrul Conferinţei de la Napoli s-a stabilit că exerciţiul aerian NOBLE ARCHER 2005 se va desfăşura pe bazele aeriene Graff Ignatievo şi Krumovo, respectiv în poligonul Koren, din Bulgaria, în perioada 24 august – 5 septembrie 2005. La exerciţiu vor participa 16 state membre NATO, 8 state partenere de cooperare şi, posibil, un stat participant la Dialogul Mediteranean. Scenariul şi specificaţia exerciţiului prevăd desfăşurarea unei forţe multinaţionale de menţinere a păcii sub mandat ONU, drept răspuns la o situaţie de criză. Obiectivul principal al NOBLE ARCHER 2005 îl constituie ridicarea nivelului de interoperabilitate între forţele aeriene ale statelor participante în domeniile comandă-control, apărare aeriană, transport aerian tactic, sprijin aerian nemijlocit, evacuare aeromedicală, căutare-salvare, recunoaştere tactică.

Conform mandatului aprobat, şeful delegaţiei române, căpitan-comandorul dr. Florentin-Neculai Brătulescu, a avansat următoarea ofertă naţională iniţială de forţe şi mijloace: o aeronavă C-130 Hercules, care va executa misiuni de evacuare militară, transport trupe şi paraşutări; 3 elicoptere IAR-330 SOCAT, având drept misiuni salvare-evacuare, escortă, transport şi recunoaştere; 10 funcţii în structura de comandă-control a exerciţiului. Efectivul total al militarilor români participanţi la exerciţiul NATO/PfP NOBLE ARCHER 2005 va fi de 45 de oameni. **(N.R.)**

Vizita unei delegaţii a Colegiului de Război al Forţelor Aeriene ale SUA în România

O delegaţie a Colegiului de Război al Forţelor Aeriene ale SUA a efectuat, în perioada 8–11 martie a.c., o vizită de documentare în ţara noastră. Cu această ocazie au fost vizitate Baza 86 Aeriană, Baza 90 Transport Aerian şi Muzeul Aviaţiei.

Membrii delegaţiei au avut întâlniri cu şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, cu comandanţii şi personalul bazelor aeriene, precum şi cu ofiţerii români care au absolvit cursurile Colegiului de Război al Forţelor Aeriene ale SUA.

În cadrul întâlnirilor au fost prezentate informări privind situaţia prezentă şi perspectivele Forţelor Aeriene Române şi s-a discutat pe larg despre participarea aeronavelor C-130 Hercules în misiunile din Afganistan şi Irak.

De asemenea, au fost abordate aspecte privind pregătirea ofiţerilor în Academia Forţelor Aeriene şi perspectivele evoluţiei în carieră a acestora, după absolvire.

Colegiul de Război Aerian, instituţie militară de prestigiu a Forţelor Aeriene ale SUA, pregăteşte ofiţeri superiori din întreaga lume pentru funcţii de conducere, la nivel strategic.

Începând cu anul 1996 şi până în prezent, la această instituţie s-a pregătit un număr de 5 ofiţeri români.

ŞEFUL STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE A INSPECTAT DETAŞAMENTUL ALPHA

Generalul-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, a inspectat, în ziua de 2 martie a.c., detaşamentul român ALPHA, participant la misiunea "ALTHEA", din Bosnia-Herţegovina.

Cu această ocazie, generalul-locotenent Gheorghe Catrina a avut convorbiri cu şeful de stat major al Comandamentului Multinaţional de NV, locotenent-colonelul Fievez Gaspard, care a apreciat contribuţia detaşamentului Forţelor Aeriene Române la îndeplinirea misiunilor din zonă.

Generalul-locotenent Gheorghe Catrina a vizitat sălile de pregătire şi locurile de cazare ale detaşamentului, a avut discuţii cu întregul personal şi a analizat aspecte cu privire la modalităţile de îmbunătăţire a procedurilor de întrebuinţare a elicopterelor IAR-330 SOCAT în cadrul importantei misiuni din Bosnia-Herţegovina.

Componenţa detaşamentului român a fost completată cu trei militari (între care două femei), care vor îndeplini funcţii în cadrul Centrului Operaţional Întrunit al Comandamentului Multinaţional din Bosnia-Herţegovina.

STUDENŢI MILITARI ROMÂNI – ÎN VIZITĂ LA ACADEMIA MILITARĂ REGALĂ OLANDEZĂ

În perioada 13–19 martie 2005, o delegaţie de studenţi ai Academiei Forţelor Aeriene "Henri Coandă", condusă de **locotenent-colonelul Nicuşor Ţacu**, şeful Biroului învăţământ din Statul Major al Forţelor Aeriene, s-a aflat într-o vizită pentru schimb de experienţă la Academia Militară Regală Olandeză. Activitatea s-a desfăşurat în comun cu o delegaţie militară de cadeţi şi ofiţeri americani.

Oaspeţii români au purtat discuţii cu gazdele, abordând, printre altele, problematica structurii şi conţinutului învăţământului la Academia Militară Regală Olandeză, pe de o parte, la Academia Forţelor Aeriene Române, pe de altă parte. A reieşit că viitorii ofiţeri de aviaţie olandezi studiază în Academie patru ani, acumulând atât cunoştinţe militare de bază, cât şi cunoştinţe şi deprinderi practice de specialitate. La absolvire, cadeţii Academiei Militare Regale Olandeze sunt avansaţi la gradul de sublocotenent, după care aceştia efectuează un curs de bază de instruire în zbor în Statele Unite ale Americii. Diplomele lor de absolvire nu sunt recunoscute în sistemul universitar olandez, însă există posibilitatea ca, începând cu anul al doilea de studiu, cadeţii să se poată înscrie şi să urmeze o facultate civilă.

Programul delegaţiei militare române a mai cuprins vizitarea unei brigăzi mecanizate olandeze, a unui centru de instruire pentru lupta în mediul urban şi a unei baze aeriene de elicoptere (au fost prezentate aparatul "APACHE", la sol, şi elicopterul "ALOUETTE", în zbor demonstrativ). Au fost vizitate, de asemenea, monumente şi locuri istorice (Cimitirul memorial americano-olandez de la Margraten, muzeul din Arnhem, muzeul de artă "Rijksmuseum", din Amsterdam), precum şi centrele oraşelor Maastricht şi Amsterdam.

Întâlnirea şi discuţiile dintre studenţii români, olandezi şi americani au fost deosebit de interesante şi utile, contribuind la mai buna cunoaştere şi apropiere reciprocă, la schimburi fructuoase de informaţii atât în domeniul militar, cât şi al istoriei, culturii şi civilizaţiilor ţărilor noastre.

Sediul Academiei Militare Regale Olandeze

La Poiana Braşov

Întâlnire a experţilor în securitatea zborului

Cea de-a 133-a reuniune a Comitetului de Siguranţă a Zborului al Forţelor Aeriene din Europa s-a desfăşurat, recent, la un hotel din Poiana Braşov– România.

Structura de securitate a zborului din Forţele Aeriene Române este membru al Comitetului de Siguranţă a Zborului al Forţelor Aeriene din Europa din anul 1996 şi a participat la toate reuniunile care s-au desfăşurat după momentul intrării în organizaţie.

De data aceasta, aviatorii români care se ocupă în mod special de securitatea zborului au fost gazde ale reuniunii, la aceasta participând reprezentanţi ai 27 de ţări şi ai NATO. Activităţile de acest gen facilitează cunoaşterea preocupărilor cu privire la metodele şi procedeele de reducere a incidentelor şi accidentelor de aviaţie în cadrul forţelor aeriene din statele membre ale Comitetului. La fel, se realizează un bun schimb de informaţii în legătură cu modalităţile de investigare, obţinere şi stocare a informaţiilor din domeniu, formarea bazelor de date, elaborarea sintezelor şi statisticilor.

Aceste întâlniri sunt concepute foarte interesant, fiecare participant prezentând fenomenul din forţele aeriene pe care le reprezintă. Diversitatea evenimentelor şi a elementelor adiacente este atât de mare, încât uneori poţi crede că te afli în faţa unor scenarii ştiinţifico-fantastice. În aceeaşi măsură, apar situaţii imposibile, pe care piloţii militari le rezolvă cu pierderi minime, riscându-şi, e drept, propria viaţă.

Participanţii la reuniunea de la Braşov au apreciat în mod deosebit intervenţia colonelului dr. Marian Popa, şeful Secţiei psihologie din Institutul Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială, care s-a referit la particularităţile zborului pe timp de noapte, precum şi pe aceea a profesorului dr. Virgil Stanciu, prodecan al Facultăţii de inginerie aerospaţială din Bucureşti, care a prezentat o interesantă istorie a aviaţiei şi a industriei aeronautice din România.

Prin activitatea lor, experţii în securitatea zborului reuşesc ca incidentele şi accidentele să scadă ca număr, evitându-se astfel importante pierderi materiale şi, mai ales, umane. La nivelul acestei nobile şi generoase meniri s-au situat organizatorii celei de-a 133-a reuniuni a Comitetului, grupul de ofiţeri de aviaţie din Secţia securitate zbor din Statul Major al Forţelor Aeriene organizând activitatea fără cusur. Pentru a reliefa acest lucru vom reproduce un pasaj din scrisoarea pe care, la puţin timp după evenimentul din Poiana Braşov, preşedintele Comitetului de Siguranţă a Zborului din Forţele Aeriene Europene, Air Commodore Alan Hudson, a adresat-o şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, general-locotenent Gheorghe Catrina: "Întrunirea AFFSC(E) a fost un mare succes, un preţios schimb de informaţii între naţiuni. Succesul a fost posibil datorită muncii susţinute depuse de comandorul Nicolae Jianu, sprijinit de căpitan-comandorii Gărăiacu şi Grigorie şi, în special, de locotenent-comandorul Emilian Popovici, care a planificat în detaliu operaţiunile şi a vegheat în permanenţă la buna desfăşurare a lucrurilor. Fiecare naţiune participantă la această întrunire şi-a exprimat mulţumirile pentru găzduirea şi organizarea ireproşabile, care au făcut ca aceasta să fie una dintre cele mai reuşite întâlniri AFFSC(E) la care au luat parte. Echipa dumneavoastră de securitate a zborului a reprezentat cu cinste Forţele Aeriene Române şi aveţi toate motivele să fiţi mândru de ei".

Nu vom încheia aceste rânduri înainte de a menţiona opinia comandorului Nicolae Jianu, potrivit căreia activitatea a avut succes şi datorită sprijinului pe care l-a primit de la toate structurile din Statul Major al Forţelor Aeriene care au fost implicate, într-un fel sau altul, în pregătirea reuniunii.

DUMITRU AMARIEI

LUCRARE DE VALOARE

La Editura Psyche a apărut **"Istoria psihologiei militare româneşti"**, semnată de **căpitan comandorul Constantin-Edmond Cracsner,** şeful Secţiei de Psihologie din Statul Major General.

Adunând şi decantând numeroasele date din arhive, autorul, un foarte bun cunoscător din interior al sistemului de psihologie militară, a încercat – şi a reuşit! – să îmbine tratarea istorică şi didactic-ştiinţifică cu stilul afectiv al redactării.

În primele patru capitole, lucrarea prezintă, cu rigoare ştiinţifică, *"o scurtă radiografie asupra psihologiei militare, în demersul explicativ de conturare a domeniului său distinct de activitate în cadrul celorlalte ramuri ale psihologiei…"*.

O succintă lecţie de istorie oferă capitolul 5, care cuprinde o retrospectivă, pe alocuri critică, asupra evoluţiei organizatorice şi funcţionale specifice structurilor de psihologie din Armata României, autorul căutând să scoată la lumină rădăcinile acestora, afirmarea în timp a identităţii de sine, până la un prezent deosebit de dens în conţinut şi extrem de dinamic.

În capitolul 6, autorul prezintă, într-o manieră sintetică, informaţii despre istoria structurilor de psihologie din organigrama altor componente incluse în sistemul de apărare, ordine publică şi siguranţă naţională, evidenţiindu-se, cu acest prilej, *"atât asemănările, cât şi deosebirile de ordin conceptual, metodologic, structural şi funcţional dintre aceste structuri şi cele din Ministerul Apărării Naţionale"*.

Capitolul 7, dedicat personalităţilor din istoria psihologiei militare româneşti, conţine scurte biografii şi aprecieri concluzive la adresa precursorilor, subliniindu-se *"aportul lor elocvent la cauza psihologiei în armata română"*.

Prezentarea unui număr de 15 modele de organizare şi funcţionare a serviciului psihologic din diverse armate moderne, membre ale NATO, este realizată în capitolul 8.

Integrarea armatei în structurile Alianţei Nord-Atlantice presupune anumite compatibilităţi de ordin organizaţional. De aici, concluzia autorului că, într-un viitor destul de apropiat, se impune ca sistemul de recrutare şi selecţie de personal să sufere modificări în sensul că *"trebuie să se modeleze în raport cu concepţia privind realizarea conducerii operaţionale şi a conducerii administrative"*. Aceste consideraţii privind actualul şi viitorul sistem al activităţii psihologice în Armata României fac obiectul capitolului 9, ultimul al cărţii.

Fiind prima lucrare de acest gen în peisajul literaturii de specialitate, volumul, tipărit în condiţii grafice remarcabile, merită întreaga atenţie a iubitorilor psihologiei, dar şi a marelui public, oferind, cu generozitate, date extrem de interesante, dar şi deschideri largi de viitor.

Căpitan-comandor psiholog
FLORIN-ADRIAN PĂUN

POINT FIXE Magazine

A apărut primul număr din acest an al publicației trimestriale franceze "POINT FIXE", care ne propune o serie de articole deosebit de interesante referitoare la aviația militară. În cadrul rubricii destinate celor mai importante misiuni desfășurate de către Forțele Aeriene Franceze în anul precedent, revista a publicat un fotoreportaj intitulat "Rinul și Dunărea", având drept subiect schimbul de experiență al piloților militari români și francezi, eveniment desfășurat în perioada 19 – 30 iulie 2004, la Baza Aeriană 132 Colmar-Meyenheim. Bogat ilustrat, materialul debutează cu o scurtă trecere în revistă a istoriei misiunilor bilaterale româno-franceze în domeniul aviației militare, pentru a oferi mai apoi amănunte referitoare la antrenamentul comun al piloților din Baza Aeriană Câmpia Turzii cu partenerii lor din Grupul de Vânătoare Alsacia. Autorul articolului apreciază că, în privința avionicii, MiG-21 LanceR se situează la nivelul ultimei generații de Mirage 2000, și subliniază faptul că, în cadrul misiunilor de zbor în formație, de sprijin aerian și de recunoaștere, piloții militari români și-au dovedit și de această dată eficiența, făcând față cu succes exigențelor impuse de standardele NATO. Reportajul se încheie pe un ton optimist, anunțând că piloții militari francezi au început deja pregătirile pentru exercițiul bilateral care se va desfășura anul acesta în România, pe malul Dunării.

Apariții de prestigiu

Un cuprins bogat, o grafică pe măsură fac din nr. 1–2/2005 o lectură interesantă pentru cititorii acestei publicații. Specialiști în psihologie militară, sociologie și teoria educației mențin ridicată ștacheta calității într-un domeniu ce se cere din ce în ce mai mult investigat, abordat, prin prisma unor noi realități și conjuncturi în domeniul ostășesc.

Seria studiilor și articolelor promovate de redacție se deschide cu un incitant (și foarte documentat) material semnat de colonelul dr. Ion Dragoman, de la Universitatea Națională de Apărare, intitulat "Libertatea de exprimare a militarilor". În sprijinul afirmațiilor autorului sunt atașate o serie de documente, acte normative care reglementează în plan național și universal libertatea de opinie.

Daniela Filimon, de la Colegiul Militar Liceal "Mihai Viteazul", în "Motivarea pentru cariera militară", dezvoltă câteva din acțiunile desfășurate în acest sens de instituția amintită.

Invitatul revistei, generalul-maior dr. Teodor Frunzeti, comandantul Comandamentului 2 Operațional Întrunit "Mareșal Alexandru Averescu", oferă, prin intermediul interviului acordat, imaginea actuală și de perspectivă a armatelor moderne, a conflictelor militare și face, totodată, o radiografie a prezenței detașamentelor noastre pe teatrele de operații din Irak și Afganistan.

Asupra implicațiilor psihologice survenite în comportamentul celor ce o bună perioadă au acționat peste granițe și modul de revenire la activitatea normală se pronunță, într-un studiu bine sistematizat, maiorul Adrian Prisăcanu, din Secția de Psihologie a Statului Major General.

Pe aceeași linie, a unor constatări de substanță în privința calității oamenilor, a modului în care reacționează în situații extreme, se înscriu și contribuțiile a doi tineri deosebit de talentați: locotenentul Florin Manea și sublocotenentul Constantin Mireanu.

Cu prima apariție din acest an, revista mateloților trece pragul celor 15 ani de când a fost fondată. Și o face punând la dispoziția cititorilor un conținut nu numai bogat, dar și diversificat, cu rubrici deosebit de atractive.

Evenimentul pe care-l consemnează la loc de cinste și cu o ilustrație de excepție nu putea fi altul decât vizita președintelui României, Traian Băsescu, făcută Forțelor Navale, mai exact pe fregata Regele Ferdinand și nava-școală Mircea, prilej pentru șeful statului de a depăna amintiri din anii când, student fiind, s-a instruit pe bricul Mircea, dar și din perioada cât a fost căpitan de cursă lungă.

Paginile sunt precedate de o punere în temă pe care șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiral dr. Gheorghe Marin, o face asupra rolului și misiunilor marinei militare și un grupaj de știri despre activități mai importante desfășurate de categoria de forțe.

Din acest număr se pot afla multe date interesante despre nava-școală de transport strategic "Albatrosul", expoziția de la Muzeul Academiei Navale "In memoriam viceamiral ing. Marcel-Vasile Diaconescu", o personalitate a Marinei Militare Române și primul informatician militar marinar, despre alte figuri reprezentative ale acestei arme cu vechi tradiții în armata noastră.

Revista prezintă câteva din fetele aflate la posturi de luptă, pe dragoare, coverte și alte nave, în specialități care până nu de mult erau considerate a fi destinate numai bărbaților, dar și părerea băieților, a comandanților despre ele: sunt de toată isprava.

Interesante și portretele celor ce au lucrat sau lucrează în Grupul mass-media al Forțelor Navale, confrații noștri pe care îi felicităm cu ocazia celor 15 ani de prezență activă pe frontul publicisticii.

Şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, primeşte placheta aniversară de la comandantul regimentului sărbătorit, colonelul Silviu Dimitriu

În ziua de Bunavestire

REGIMENTUL 11 RACHETE SOL-AER „HOREA" A SĂRBĂTORIT 65 DE ANI

Nu ştiu alţii cum sunt, dar pentru rachetiştii sol-aer, orice incursiune în oraşul de la poalele Tâmpei se aseamănă cu o revenire la matcă. Pentru că Braşovul este leagănul în care cu toţii s-au format ca profesionişti. Unii şi-au desăvârşit cariera aici, alţii acolo unde i-a purtat valul misterios al destinului. Dar, din când în când, cu toţii ajung să se întâlnească în locul în care le-a fost tăiat la un moment dat cordonul... profesional.

În casta militarilor sunt cunoscuţi drept oamenii cifrelor exacte şi ai sutimilor de secundă. Deoarece acesta este timpul pe care îl au la dispoziţie pentru a lua deciziile privind lansarea şi dirijarea unei rachete spre ţintă. De aceea, nu sunt multe momentele în care specialiştii acestei arme îşi permit abateri de la programul privind pregătirea pentru luptă.

Data de 25 martie a reprezentat, însă, pentru personalul Regimentului 11 Rachete Sol-Aer "Horea", o adevărată sărbătoare. Şi nu una oarecare, deoarece motivul "abaterii" de la programul cotidian a fost reprezentat de sărbătorirea a 65 de ani de la înfiinţarea unităţii. O vârstă frumoasă, cu care puţine unităţi ale Armatei României se pot mândri.

Ziua a început cu o "alarmă" neprevăzută în programul iniţial, dar de bun augur, deoarece, de această dată, nu ţintele aeriene au fost cele care au testat vigilenţa personalului, ci... şeful Statului Major al Forţelor Aeriene. Deşi dispunea de o agendă de lucru foarte încărcată în ziua respectivă, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina** a remarcat importanţa evenimentului, drept pentru care, la prima oră a dimineţii, s-a aflat în faţa personalului regimentului pentru a-i adresa felicitări cu ocazia aniversării. În discursul său, şeful Forţelor Aeriene a apreciat calitatea pregătirii cadrelor din unitate, succesele înregistrate la tragerile de luptă, profesionalismul specialiştilor care deservesc tehnica, paşii importanţi pe care regimentul i-a făcut în ultima perioadă în privinţa profesionalizării. Generalul Catrina a remarcat, totodată, condiţiile dificile pe care personalul unui divizion le înfruntă uneori pentru a-şi îndeplini misiunea. Subliniind faptul că aviaţia, rachetele sol-aer şi radiolocaţia formează o singură entitate, vorbitorul a ţinut să precizeze că Regimentul 11 reprezintă, în momentul de faţă, o componentă deosebit de importantă a Forţelor Aeriene.

Îmbărbătaţi de mesajul sincer şi camaraderesc al şefului instituţiei, gazdele evenimentului au continuat activitatea militărească, conform planificării. Invitaţii nu au întârziat să-şi facă apariţia, îmbrăţişaţi de razele blânde ale soarelui timid de primăvară. Aceştia au fost recompensaţi cu plachete aniversare, diplome de excelenţă sau insigne pentru contribuţia şi efortul depuse de-a lungul timpului la dezvoltarea armei, la bunul mers al activităţii în cadrul apărării aeriene.

O dată ce toată lumea şi-a ocupat locurile, ceremonialul militar a debutat cu introducerea Drapelului de luptă în formaţie.

La tribuna oficială au luat loc locţiitorul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior dr. Mihail Orzeaţă**, şeful Inspectoratului General al M.Ap.N., **generalul-locotenent dr. Ion Magdalena,** prefectul judeţului Braşov, **Aurelian Danu**. Au mai participat generali, ofiţeri, maiştri militari şi subofiţeri activi, în rezervă şi în retragere, reprezentanţi ai autorităţilor publice din municipiul Braşov, reprezentanţi ai mass-media civile şi militare.

În cadrul ceremonialului a fost oficiat un TeDeum pentru cinstirea eroilor unităţii care şi-au sacrificat viaţa pe câmpul de luptă şi pentru binecuvântarea celor prezenţi.

Generalului-maior Laurenţiu Maftei i-a revenit misiunea decorării Drapelului de luptă al regimentului cu Ordinul "Serviciul Credincios" – în grad de cavaler, cu însemn militar

Directorul Statului Major General, **generalul– maior Laurenţiu Maftei,** a decorat Drapelul de luptă al unităţii cu Ordinul Serviciul Credincios - în grad de cavaler (cu însemn militar). Ordinul a fost acordat prin Decret Prezidenţial semnat de preşedintele României.

Programul a continuat la Cercul Militar Braşov prin susţinerea simpozionului cu tema "Regimentul 11 Rachete Sol-Aer «Horea» – trecut, prezent şi viitor". Au prezentat comunicări: **colonelul în retragere George Aurel**, veteran al celei de-a doua conflagraţii mondiale din postura de ofiţer al Corpului 11 Apărare contra Aeronavelor; **profesorul universitar dr. preot Vasile Oltean**; comandantul Regimentului 11 Rachete Sol-Aer "Horea", **colonel Silviu Dimitriu** etc. Cuvântul de încheiere l-a rostit **generalul-maior Laurenţiu Maftei**, care, între altele, a subliniat importanţa apărării aeriene cu baza la sol, în contextul integrării sistemului de apărare aeriană al României în cadrul NATINEADS.

Simpozionul a reprezentat ultima acţiune de ordin formal, activitatea având ca punct final un cocktail oferit de organizatori tuturor participanţilor la manifestare. Acesta a fost şi contextul în care barierele trasate de timp şi de distanţă au fost sfărâmate pentru câteva ore, vechi camarazi formând adevăraţi ciorchini ai bunei dispoziţii în jurul meselor împodobite într-un tradiţional stil românesc. Amintiri comune, mai vechi sau mai noi, au fost evocate în cadrul unei atmosfere destinse, de către cei mai în vârstă. Ani de şcoală militară, trageri de luptă tocmai în pustietatea stepei ruseşti, nesfârşitele „cantonamente" de la Capu Midia au fost cernute sistematic prin sita binevoitoare a memoriei. Cei mai tineri ascultau amuzaţi poveştile de „la gura sobei" cu gândul la viitoarea tehnică cu care va fi dotat regimentul.

Pe înserat, o parte a celor aflaţi la aniversare şi-au pus poveştile în desagă cu gândul la următorul eveniment de acest gen, iar cealaltă parte şi-a zis că n-ar fi rău dacă ar strânge şi ea, la rându-i, multe amintiri cu misiuni NATO. Nu de alta, dar peste ani şi ani, ar da bine o poveste la „gura sobei".

Cine ştie? Poate nu întâmplător, aniversarea celor 65 de ani ai Regimentului a coincis cu sărbătoarea de Bunavestire...

Aspect de la ceremonialul militar. Întreaga asistenţă acordă onorul Drapelului de luptă

Locotenent
Mircea Barac

ÎN FAŢA UNOR NOI ŞI IMPORTANTE RĂSPUNDERI

Generalul-maior dr. Mihail Orzeaţă

Prin Ordin al ministrului apărării naţionale, generalul-maior dr. Mihail Orzeaţă a fost numit, începând cu data de 1 martie 2005, în funcţia de locţiitor al şefului Statului Major al Forţelor Aeriene. Anterior, a îndeplinit funcţia de director al Statului Major General.

S-a născut la data de 20 noiembrie 1951, în localitatea Roseţi, din judeţul Călăraşi. Este căsătorit şi are un fiu.

A absolvit Şcoala Militară de Ofiţeri de Aviaţie (1973), Cursul de trecere pe avionul supersonic (1974), Academia Militară – secţia aviaţie şi apărare antiaeriană (1981), Cursul postacademic (1985), Colegiul Superior de Stat Major (1995), Colegiul de Război al Forţelor Aeriene ale S.U.A. (1998), Cursul Internaţional Superior de Management al Resurselor de Apărare (Canada, 2002), Colegiul de Management al Resurselor de Apărare şi Educaţional (2004). Din 1990, este doctor în ştiinţe militare. A publicat mai multe cărţi, studii şi articole de specialitate.

Cunoaşte foarte bine limbile engleză şi franceză.

În decursul carierei militare a îndeplinit mai multe funcţii, între care: pilot într-un regiment de aviaţie vânătoare-bombardament; navigator cu dirijarea; asistent, lector şi conferenţiar universitar la Academia Militară; locţiitor al şefului Direcţiei Planificare Strategică şi Control Armamente din Statul Major General; locţiitor al comandantului Comandamentului Operaţional Aerian Principal; director al Statului Major General.

Cu aceeaşi dată, generalul-maior Laurenţiu Maftei a fost eliberat din funcţia de locţiitor al şefului Statului Major al Forţelor Aeriene şi numit în funcţia de director al Statului Major General.

De asemenea, prin ordin al ministrului apărării naţionale, generalul-maior Constantin Croitoru a fost numit, din funcţia de comandant al Forţelor Aeriene Operaţionale şi comandant al Comandamentului Operaţional Aerian Principal, în funcţia de şef al Direcţiei Operaţii din Statul Major General.

Generalul de flotilă aeriană Fănică Cârnu a fost numit, din funcţia de şef al Secţiei Doctrină şi Instrucţie, în funcţia de comandant al Forţelor Aeriene Operaţionale şi comandant al Comandamentului Operaţional Aerian Principal.

De la 1 martie 2005, comandorul Tache Jurubescu, şeful Serviciului resurse umane din Statul Major al Forţelor Aeriene, a fost numit în funcţia de şef al Serviciului personal la Direcţia Organizare, Personal şi Mobilizare din Statul Major General.

Marea Britanie

CONFERINŢĂ MILITARY FLIGHT TRAINING

◆ **tendinţe actuale privind instruirea piloţilor militari**
◆ **concluzii practice pentru Forţele Aeriene Române**

În Marea Britanie a avut loc, recent, o interesantă conferinţă internaţională, dedicată noilor tendinţe pe plan mondial privind instruirea piloţilor militari în condiţiile creşterii performanţelor de zbor şi a preciziei loviturilor aeriene cu noile tipuri de aeronave de luptă. Au participat peste 250 de delegaţi, reprezentanţi ai comunităţilor ştiinţifice, industriale şi operaţionale din întreaga lume. Forţele Aeriene Române au fost reprezentate de **generalul de flotilă aeriană Fănică Cârnu**, comandantul Forţelor Aeriene Operaţionale şi comandant al Comandamentului Operaţional Aerian Principal.

Din lectura şi analiza lucrărilor susţinute în cadrul Conferinţei Military Flight Training reiese că, la această dată, pe plan mondial se manifestă două tendinţe majore privind problematica pregătirii piloţilor militari. Una este de tip **avangardist**, vizând cu precădere eficienţa şi creşterea nivelului de interoperabilitate prin instruirea în centre internaţionale de pregătire, gen ENJJPT (Euro NATO Joint Jet Pilot Training), în S.U.A., şi NFTC (NATO Flying Training), în Canada, sistem ce se practică şi în centrul franco-belgian AEJPT. Cealaltă tendinţă este una aşa-zisă **conservatoare**, care se fundamentează pe păstrarea şi modernizarea actualelor capabilităţi şi programe naţionale de pregătire a piloţilor militari, care asigură nivelul minim de interoperabilitate pe domeniile de interes specifice, în funcţie de bugetul avut la dispoziţie.

Cele mai incitante luări de cuvânt în cadrul dezbaterilor s-au referit la: adaptarea programelor de instruire la noile provocări legate de creşterea spectaculoasă a complexităţii aeronavelor de luptă şi de apariţia, în consecinţă, a noilor tactici şi proceduri de întrebuinţare (trecerea de la simulatoarele de zbor la dezvoltarea de software); modernizarea avioanelor de şcoală şi antrenament avansat (trecerea la avionica de ultimă generaţie, perfecţionarea tehnicii de pilotaj); conţinutul etapelor de pregătire a piloţilor militari (păstrarea etapelor tradiţionale, dar punerea unui accent mai mare pe pregătirea tactică şi utilizarea avioanelor de antrenament avansat).

În ce priveşte categoria noastră de forţe, pe baza concluziilor rezultate din Conferinţa Military Flight Training, de la Londra, s-au formulat următoarele propuneri: ■ continuarea programului de modernizare a procesului de instruire în zbor, luându-se în calcul cele două tendinţe actuale (avangardistă şi conservatoare); ■ îmbogăţirea experienţei profesionale şi metodice a corpului instructorilor noştri de zbor prin participarea, începând cu 2006, cu un nucleu de piloţi tineri, pregătiţi deja teoretic în instituţii de învăţământ din străinătate, la programele de pregătire a piloţilor militari şi instructorilor de zbor în cadrul ENJJPT– S.U.A.; ■ utilizarea informaţiilor şi a materialelor prezentate la conferinţă în procesul de modernizare a pregătirii de zbor a personalului navigant.

VIAŢA DE LÂNGĂ ZBOR

Viaţa unui om este un strop de veşnicie. Un punct de preamişcătoare lume cuprinsă de universalitate, un pas cât o măsură a unui spaţiu şăgalnic şi fulgerul de-o clipă al unui timp răsfăţat de anii-lumină.
O viaţă trăită pe un câmp de zbor, lângă inima caldă a avioanelor, măsurată în zboruri reuşite şi trecută în suflet ca piatra de amintire, este semnul existenţial cel mai de preţ.
Aura nevăzută a omului bun, liniştit şi statornic, se zămisleşte ca un curcubeu în aerul zborului, sfredelitor de fierbinte ori biciuitor de rece, al aerodromului de la Feteşti. Să rămână. Să fie ochilor şi minţii simbol de monument şi creangă de viaţă. Viaţa de lângă zbor.

S-a născut în Moldova. Acolo unde Siretul începe să ude pământul Sucevei, **Vasile Nejnec** a văzut lumina zilei. Cu o valiză şi o geantă după el, căutând pe o hartă imaginară locul sub soare unde Dunărea se despleteşte, mândru cumva de diploma de maistru militar specializat în avioane şi motoare, omul nostru poposea la Feteşti în vara lui 1972. Venea ca să rămână. Ca să-şi liniştească gândul iscat în poartă, când mama îi spunea: "Ai grijă, măi, băiete! Tu să nu umbli fleaura prin lume. Mai bine vii acasă, dacă acolo la avioane nu-i de stat…".

Dar, nu a fost aşa.

Tehnic de avion de la bun început, şi-a dat sârguinţa să înveţe. Să muncească, cel mai adesea mai mult decât alţii, să nu se plângă, să spere în taină că nu se va adeveri vorba mamei, că este de acum bărbat şi poate duce mai mult decât orice părinte gândeşte despre odrasla lui, să creadă onest că acesta este sensul devenirii şi măsura vieţii.

Trei zile la Siret, cu iubire şi înţelegere se "aşează" la casa lui, iar la câţiva ani Felicia îi aduce pe lume o fată frumoasă şi care îi seamănă în toate – astăzi, profesoară de biologie, căsătorită tot cu un maistru militar de aviaţie, la Feteşti.

Au zburat anii… Deprins de acasă cu munca serioasă, în 33 de ani de aerodrom a dat la zbor cel mai mult avioane de dublă comandă. Nu orice om pregăteşte pentru zbor dublele comenzi… Ştiu asta piloţii.

Zece comandanţi de unitate i-au fost deasupra, i-a strâns în chingile cabinei a doua sau i-a aşteptat la Nord, la gurile de alimentare cu petrol, în întoarceri victorioase. Pe unii, dragi lui, avea să-i urce în avion ca tineri locotenenţi ori să-i înveţe avionul aşa cum numai el l-a ştiut – ca pe "Tatăl nostru" – mai spune uneori, iar peste ani să-i admire ca generali ai Forţelor Aeriene. Puţin lucru o fi?! Mare?! Cine mai ştie…

Rememorez:

Vară de zbor, noapte luminoasă la capăt de pistă, stăm jos pe betonul cald încă, rezemaţi de jamba avionului meu, eu şi bădia Vasile. După ce a făcut ocolul acela, altul decât îl face pilotul la luarea avionului în primire, înconjurul lui, să se pătrundă o dată în plus că totul este în regulă şi avionul poate zbura, bădia vorbeşte ca pentru el:

"Dragi mi-au fost avioanele totdeauna. Şi cu câtă tragere de inimă am lucrat la ele, le-am pregătit şi le-am spălat ca pe un copil în covată, m-am uitat după ele în zbor şi le-am aşteptat jos, dar nu m-aş urca în ele în fiecare zi nici mort; au ele scaune de catapultare, dar fierul tot fier rămâne…"

"Cum, bădie, nici dacă te-aş zbura eu?!"

"Ei, cu dumneavoastră m-aş înghizui.."

Nu am comentat. Doar i-am spus că glumeşte.

"Nu glumesc. Eu nu am glumit niciodată cu viaţa mea şi cu atât mai puţin cu a altora. Îmi este martor Dumnezeu. Eu am tratat avionul ca pe o fiinţă: vie şi caldă. Şi în anii ce au trecut am înţeles că avionul este precum calul: nu uită bătaia şi te plesneşte când nu te aştepţi; este bine să te porţi frumos cu el, să-l domesticeşti pentru tine, în felul tău; numai aşa îţi va răspunde cu supunere".

Finalul de februarie al anului 2005 i-a adus lăsarea la vatră. La limită de vârstă. După mai multe calificative "Excepţional". După o viaţă lângă avioane. Într-o ceremonie scurtă, l-am serbat cum se cuvine. Aşa cum se serbează oamenii buni.

"Vei pleca, bădie, la izvoarele Siretului?"

"Nu. Voi rămâne. Aici este viaţa mea".

Tac, nu-i spun nimic, dar îl ascult. Spune ceva despre Bărăganul care i-a devenit drag, despre oameni şi despre statornicie, despre ce laşi pe unde treci, despre dragoste şi iubire curată, despre familie şi înţelegere, despre repetabila povară a existenţei umane, despre fata lui, Cristina, şi despre nepoţi, despre viaţă.

Viaţa de lângă zbor.
O viaţă extraordinară!

Căpitan-comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

REUNIUNE A COMITETULUI EUROCONTROL

La Bruxelles – Belgia, s-a desfăşurat, în perioada 20–23 februarie 2005, reuniunea Comitetului EUROCONTROL pentru interfaţa civilo-militară CMIC, activitate la care a participat şi căpitan-comandorul Pal Iosif, şeful Biroului ACC (Aria Control Center) Bucureşti, reprezentant al Statului Major al Forţelor Aeriene.

Pe agenda de lucru a reuniunii s-au aflat subiecte de interes major: securitatea mangementului traficului aerian – ATM security; pierderea prelungită a legăturii radio (PLOC); planul de echipare a aeronavelor de stat cu transponder Mode-S; planul revizuit referitor la aeronavele de stat neechipate cu staţii de comunicaţii cu ecart de frecvenţă 8,33kHz; raportul grupului de armonizare civilo-militară; raportul echipei de experţi militari.

Tema de la Bruxelles va fi reluată în alte sesiuni, până la definitivarea programului de management al traficului aerian.

"Părţile convin asupra faptului că un atac armat împotriva uneia sau mai multora dintre ele, petrecut în Europa sau America de Nord, va fi considerat drept un atac împotriva tuturor părţilor semnatare şi, în consecinţă, convin asupra faptului că, dacă se petrece un asemenea atac, fiecare dintre ele, în exercitarea dreptului de legitimă apărare individuală sau colectivă, recunoscută de articolul 51 din Carta Organizaţiei Naţiunilor Unite, va acorda ajutor părţii sau părţilor astfel atacate, întreprinzând imediat, individual sau în acord cu celelalte părţi, orice acţiune pe care o va crede de cuviinţă, inclusiv folosirea forţei armate, pentru a restabili şi asigura securitatea în regiunea Atlanticului de Nord". **(Articolul 5 – Tratatul Atlanticului de Nord)**

ZIUA NATO

Ca în fiecare an, la 4 aprilie s-a sărbătorit ZIUA NATO. Acest reper calendaristic marchează crearea, la 4 aprilie 1949, a Alianţei Nord-Atlantice, cea mai puternică şi prestigioasă organizaţie politico-militară din lume, garantul păcii şi securităţii omenirii de mai bine de o jumătate de secol. Tratatul Nord-Atlantic, încheiat la Washington, se fundamentează pe articolul 51 din Carta Naţiunilor Unite, care consfinţeşte dreptul inalienabil al statelor independente la apărarea individuală şi colectivă.

Prin statutul său, NATO s-a declarat o alianţă deschisă tuturor statelor care doresc să se integreze în această structură (articolul 10 al Tratatului Nord-Atlantic). Pornind de aici, la 8 iulie 1997, în cadrul întâlnirii la nivel înalt a Consiliului Nord-Atlantic, de la Madrid, au fost invitate să adere la NATO încă trei state: Republica Cehă, Ungaria şi Polonia. Aceste ţări au acces **de facto** în Alianţă în aprilie 1999.

Moment istoric pentru România în noiembrie 2002, la Praga. În cadrul Summit-ului NATO din capitala Cehiei,

De la început, NATO s-a proclamat organizaţie inter-guvernamentală, în cadrul căreia ţările membre îşi păstrează, neatinse, suveranitatea şi independenţa.

Iniţial, Alianţa Nord-Atlantică a fost formată din 12 state: Belgia, Canada, Danemarca, Franţa, Islanda, Italia, Luxemburg, Olanda, Norvegia, Portugalia, Marea Britanie şi Statele Unite. Ulterior, au mai aderat la Tratatul de la Washington Grecia şi Turcia (1952), Republica Federală a Germaniei (1955) şi Spania (1982).

încă şapte state, inclusiv ţara noastră, au fost invitate oficial să adere la Alianţa Nord-Atlantică, iar la 29 martie 2004 – la Washington şi 2 aprilie 2004 – la Bruxelles, ROMÂNIA, Bulgaria, Estonia, Letonia, Lituania, Slovenia şi Slovacia au primit statutul de membri cu drepturi depline ai NATO! Alianţa ajunsese, de la 12 membri, în 1949, la 26 de membri, în 2004!

Ca aparţinătoare de drept şi de fapt a Alianţei Nord-Atlantice, opţiune a întregului nostru popor, manifestată pe întreaga durată a procesului de aderare, România îşi onorează cu cinste această nouă calitate, continuând ferm procesul de integrare şi participând remarcabil, la standarde NATO, la întreaga activitate a Alianţei, inclusiv pe teatrele de operaţii antiteroriste din Afganistan şi Irak.

ZIUA NATO este încă o sărbătoare de suflet a ROMÂNIEI, a ROMÂNILOR.

La mulţi ani!

NICOLAE RADU

ÎN SENSUL ŞI ÎN RITMUL EVOLUŢIILOR POLITICO-MILITARE

Astăzi, NATO este o instituţie foarte diferită faţă de cea creată în 1949. Atât ea, cât şi lumea întreagă s-au dezvoltat în direcţii pe care fondatorii Alianţei cu greu şi le-ar fi putut imagina. NATO este o instituţie diferită de aceea care a apărat Europa Occidentală timp de patru decenii în timpul războiului rece sau chiar faţă de cea care a urmărit Europa în tranziţie după războiul rece, în anii '90. În câţiva ani de acum încolo, nu este nici o îndoială că NATO se va transforma din nou, pe măsură ce îşi dezvoltă modalităţi de reacţie coordonate la provocările la adresa securităţii pe care le întâmpină statele membre la începutul secolului XXI. Într-adevăr, pe măsura schimbării mediului strategic, NATO va trebui să evolueze din ce în ce mai rapid, pentru a aborda noile ameninţări la adresa statelor sale membre. Cu toate acestea, doctrinele de bază ale cooperării în Alianţă, şi anume valorile şi interesele comune, rămân fidele principiilor din Tratatul de bază de la Washington.

Consolidarea capacităţilor de apărare

Aliaţii depun eforturi concertate pentru consolidarea capacităţilor de apărare, astfel încât să furnizeze organizaţiei lor forţe care să se deplaseze rapid oriunde ar fi necesar, să susţină operaţii la distanţă şi în timp, precum şi să îşi atingă obiectivele cât mai rapid şi mai eficient posibil. Deţinerea de capacităţi militare adecvate şi acţiunea comună au o relevanţă esenţială în contextul actualului mediu de securitate. În eventualitatea unor crize care ar putea ameninţa securitatea membrilor Alianţei, forţele NATO trebuie să fie capabile să complementeze şi să consolideze acţiunile politice şi să contribuie efectiv la gestionarea unor astfel de crize şi la soluţionarea lor pe cale paşnică.

Tendinţa de consolidare a capacităţilor a fost iniţiată atunci când liderii aliaţi, reuniţi în aprilie 1999, la Washington, au conceput tabloul unei Alianţe pentru secolul XXI: mai cuprinzătoare, mai capabilă şi mai flexibilă, cu reiterarea angajamentului apărării colective şi în măsură să întreprindă noi misiuni, inclusiv să contribuie la prevenirea conflictelor şi să se angajeze activ în operaţiuni de gestionare a crizelor şi de răspuns la crize. Tocmai de aceea ei au lansat Iniţiativa Capacităţilor de Apărare (DCI): în scopul consolidării potenţialului de apărare al NATO în domenii-cheie.

Pe parcursul următorilor trei ani, DCI a realizat progrese în anumite domenii, în special în cele care necesitau mai puţine resurse, dar au continuat să existe deficienţe în ceea ce priveşte capacităţile de importanţă critică, iar procesul de implementare a fost lent. Între timp, a crescut urgenţa adaptării şi modernizării, datorită riscurilor generate de ameninţări noi şi asimetrice, adică a celor provenind de la adversari care încearcă să exploateze vulnerabilităţile societăţii moderne, şi de la puteri militare dezvoltate, adesea folosind mijloace neconvenţionale, în special terorismul. Atacurile mârşave din 11 septembrie 2001 împotriva S.U.A. au readus în centrul atenţiei ameninţarea terorismului, iar intervenţia subsecventă condusă de SUA în Afganistan a reliefat menţinerea deficienţelor în privinţa capacităţilor aliaţilor.

Cartierul general al Comandamentului Aliat pentru Transformare – Norfolk, S.U.A.

Astfel, la summit-ul de la Praga, din noiembrie 2002, liderii aliaţi s-au angajat să acorde o atenţie mai mare consolidării capacităţilor militare ale NATO, ca parte a pachetului de măsuri destinate creşterii eficienţei viitoarelor operaţiuni din întreaga gamă de misiuni ale Alianţei, inclusiv lupta împotriva terorismului. A fost adoptată o abordare tridimensională cu privire la consolidarea capacităţilor de apărare ale Alianţei: o nouă iniţiativă privind capacităţile – Angajamentele de la Praga privind Capacităţile –, o Forţă NATO de Răspuns şi o structură eficientă de comandă. Mai mult, au fost lansate o serie de iniţiative în domeniul apărării, în principal pentru a aborda noile ameninţări.

Progresele în direcţia interoperabilităţii şi a sporirii capacităţilor de importanţă critică vor permite aliaţilor europeni să aibă o contribuţie mai substanţială şi mai coerentă la misiunile NATO, prin abordarea deficienţelor în domeniul capacităţilor europene de apărare. Astfel de progrese trebuie să fie, în mod necesar, corelate cu eforturile Uniunii Europene de dezvoltare a capacităţilor militare şi de realizare a Obiectivului Global privind crearea unei forţe de reacţie rapid dislocabile, de dimensiunea unui corp de armată.

Angajamentele de la Praga privind Capacităţile

Iniţiativa Capacităţilor de Apărare lua în considerare resursele avute în vedere de Alianţă, ca întreg, dar care nu implicau angajamentele naţionale specifice. Cu toate

acestea, în baza Angajamentelor de la Praga privind Capacităţile, aliaţii, în mod individual, au făcut angajamente ferme şi publice în sensul perfecţionării capacităţilor militare în domenii-cheie, fixându-şi termene specifice şi un sistem de monitorizare, la nivel înalt, a implementării.

Capacităţile în domeniile-cheie includ transport strategic în aer şi pe mare, realimentare în aer, unităţi dislocabile de sprijin în luptă şi de asistenţă în luptă, comandă, control şi comunicaţii, supraveghere aeriană, informaţii, supraveghere şi identificarea ţintelor, eficienţă în luptă, inclusiv muniţie ghidată cu precizie, neutralizarea apărării aeriene a adversarului şi capacităţi de apărare în domeniile chimic, biologic, radiologic şi nuclear.

Consolidarea capacităţilor de apărare va necesita reprioritizarea bugetelor de apărare ale majorităţii aliaţilor, de exemplu pentru reducerea nivelurilor forţelor şi utilizarea resurselor pentru modernizarea echipamentelor. Cu toate acestea, în multe cazuri, nu va fi suficient să se cheltuiască în mod inteligent, fiind necesare resurse financiare suplimentare. În prezent, sunt explorate soluţii eficiente – din punct de vedere al costurilor – pentru deficienţele în domeniul capacităţilor de apărare. Sunt avute în vedere, printre altele, sporirea rolului specializării, achiziţionarea în comun de echipamente şi finanţarea în comun şi multinaţională în domeniile cheie.

O dată implementate, Angajamentele de la Praga privind Capacităţile vor duce la sporirea, de patru ori, a numărului de aeronave de transport de mare capacitate în Europa şi, prin punerea în comun a resurselor, aliaţii europeni îşi vor spori capacităţile de realimentare în aer. Stocul muniţiei ghidate cu precizie, lansabile în aer, provenind de la state aliate, altele decât SUA, este prevăzut să crească cu 40 la sută până în 2007.

Forţa NATO de Răspuns

Forţa NATO de Răspuns va asigura o structură de înaltă tehnologie, flexibilă, cu capacitate ridicată de dislocare, interoperabilă şi autosustenabilă, cuprinzând elemente terestre, navale şi aeriene, în măsură să îndeplinească întreaga gamă de misiuni ale Alianţei. Dezvoltarea acestei forţe cu capacitate ridicată de dislocare va reprezenta, de asemenea, un catalizator pentru promovarea progreselor şi a unei mai mari interoperabilităţi în privinţa capacităţilor militare ale Alianţei, pentru asigurarea transformării lor continue, în scopul abordării cu succes a provocărilor la adresa securităţii.

AWACS – o fortăreaţă zburătoare destinată supravegherii spaţiului aerian al NATO

Cartierul general al Comandamentului Aliat pentru Operaţii – Mons, Belgia

Urmarea conferinţei din iulie 2003, o forţă prototip a fost lansată în octombrie acelaşi an. Se estimează că o capacitate operaţională intermediară va putea fi obţinută în curând şi că forţa va fi complet operaţională până în octombrie 2006. La momentul respectiv, ea va fi alcătuită din 21.000 de militari şi va avea în componenţă avioane de vânătoare de ultimă generaţie, nave de luptă, vehicule militare, sprijin şi asistenţă în luptă, logistică, comunicaţii şi informaţii. Ea va putea fi desfăşurată într-o zonă de criză în termen de 5 zile şi este capabilă să rămână în teren timp de 30 de zile.

Noua structură de comandă

La Praga, liderii aliaţi au optat pentru o structură militară de comandă mai suplă, mai eficientă şi mai uşor dislocabilă, coordonată de două comandamente strategice – unul operaţional şi celălalt funcţional. Elementele concrete ale noii structuri de comandă au fost finalizate în iunie 2003. Aceasta reflectă nevoia unei forţe mai mici, mai flexibile, mai bine adaptate noilor misiuni ale NATO. În acest scop, numărul comandamentelor regionale a fost redus de la 20 la 11 şi responsabilităţile lor au fost redefinite.

Toate comandamentele regionale operaţionale sunt coordonate de Comandamentul Aliat pentru Operaţii, de la Cartierul General al Forţelor Aliate din Europa (SHAPE), situat în Belgia. Activitatea acestui comandament este sprijinită de două comandamente de forţe întrunite, în măsură să activeze un cartier general terestru pentru Forţe Operative

Patrulă NATO aero-maritimă în Strâmtoarea Gibraltar

Multinaţionale Inter-Arme (CJTF), şi de un cartier general permanent de forţe întrunite, robust, dar mai restrâns, având capacitatea de a activa un cartier general de tip CJTF pe mare. Structurile de comandă de tip CJTF sunt flexibile şi permit comandanţilor militari să utilizeze servicii provenind din diferite ţări, care, în comun, vor putea îndeplini cerinţele specifice ale unei anumite operaţiuni militare.

Comandamentul Aliat pentru Transformare (ACT) veghează asupra continuei transformări a capacităţilor NATO şi promovează interoperabilitatea dintre forţe. Acest comandament înlocuieşte vechiul Comandament Atlantic, este situat la Norfolk, în Statele Unite, dar este reprezentat şi în Europa. Comandantul Aliat Suprem pentru Transformare este, în acelaşi timp, Comandantul Comandamentului Forţelor Întrunite ale S.U.A.,

Aeronave MiG-21 LanceR şi Mirage F1 CT în timpul unui exerciţiu comun româno-francez

motorul intern de schimbare a forţelor S.U.A., ceea ce aduce avantaje evidente.

ACT va avea un rol-cheie în procesul de adaptare a capacităţilor şi de dezvoltare a doctrinei pentru o nouă Forţă NATO de Răspuns.

Combaterea noilor ameninţări

După cum se ştie, la Praga au fost adoptate câteva iniţiative menite să consolideze capacităţile de luptă împotriva terorismului şi a altor noi ameninţări la adresa securităţii. A fost adoptat şi un concept militar de apărare împotriva terorismului. A fost, de asemenea, lansat procesul de cooperare cu statele partenere, sub forma Planului de Acţiune împotriva Terorismului, în scopul efectuării schimbului de informaţii şi pentru sporirea capacităţii civile de luptă împotriva unor posibile atacuri chimice, biologice sau radiologice asupra populaţiei civile, precum şi pentru a acorda sprijin în procesul de gestionare a consecinţelor acestora.

F-16, unul din avioanele NATO care asigură serviciul Poliţie Aeriană

Au fost lansate cinci iniţiative în scopul consolidării capacităţilor de luptă ale Alianţei împotriva armelor nucleare, biologice şi chimice: crearea unui laborator prototip analitic dislocabil; înfiinţarea unei echipe de reacţie la evenimente; realizarea unui centru virtual de excelenţă în domeniul apărării împotriva acestui tip de arme; constituirea unei rezerve a NATO de substanţe folosite pentru protecţia împotriva agenţilor chimici şi biologici; punerea la punct a unui sistem de supraveghere a epidemiilor şi bolilor. Mai mult, un studiu de fezabilitate al NATO privind apărarea antirachetă examinează opţiunile pentru protecţia teritoriului, forţelor şi populaţiei Alianţei împotriva întregului spectru de ameninţări cu rachete. Sunt, de asemenea, consolidate capacităţile de apărare împotriva atacurilor cibernetice.

La 1 decembrie 2003, un nou Batalion Multinaţional de Apărare împotriva Armelor Chimice, Biologice, Radiologice şi Nucleare (CBRN), cu sediul la Liberec, în partea de nord a Republicii Cehe, a atins un nivel intermediar de capacitate operaţională. La momentul lansării, 13 ţări au participat la crearea acestuia: Belgia, Canada, Republica Cehă, Ungaria, Italia, Norvegia, Polonia, Portugalia, România, Spania, Turcia, Marea Britanie şi Statele Unite.

Având în vedere dimensiunea actuală şi compoziţia pe naţiuni a Alianţei Nord-Atlantice, aceasta va trebui să armonizeze interesele unui număr crescut de ţări, astfel încât acestea să acţioneze la unison. În acelaşi timp, zona de stabilitate din Europa va creşte şi, o dată cu ea, perspectivele prosperităţii economice se vor îmbunătăţi. În fapt, pe măsură ce Alianţa va consolida relaţiile cu Rusia, Ucraina şi alte state de pe bătrânul continent, Europa va lăsa în urmă trecutul său divizat şi va deveni o entitate din ce în ce mai stabilă. Aceste tendinţe pozitive vor fi cu atenţie cultivate.

În timp ce natura ameninţărilor cu care se confruntă statele membre şi modul în care NATO se organizează pentru a le aborda se modifică, rolul Alianţei rămâne acelaşi. NATO asigură cadrul transatlantic politico-militar pentru gestionarea provocărilor la adresa securităţii. Alianţa contribuie la legătura dintre Europa şi America de Nord şi echilibrează o multitudine de interese naţionale. Mai mult, pe măsură ce NATO evoluează de la un scut de apărare colectivă la un administrator al securităţii în sensul cel mai larg al noţiunii, ea a ajuns să reprezinte o comunitate de valori, cum ar fi democraţia şi drepturile omului, precum şi o comunitate de interese.

Text preluat din NATO TRANSFORMED http:// www.NATO.int/docu/NATO-trans/NATO-trans-rom.pdf

Elicopteriști militari români în Bosnia-Herțegovina

ACŢIUNE DINAMICĂ, EFICIENTĂ

Gravele urmări ale războaielor care au măcinat fosta Iugoslavie și-au pus o puternică amprentă și asupra Bosniei-Herţegovinei.

Cu o suprafață de 51.100 km^2 și o populație de 4,11 milioane locuitori (1981), ţara este una dintre cele mai divizate din Europa. Bosniaci (musulmani), croați, sârbi par să nu se mai înțeleagă deloc între ei, după ce s-au căsăpit într-un șir de confruntări de o duritate extremă. Mujahedinii, care au poposit aici din Afganistan și nu numai, au adus cu ei, după cum remarca recent trimisul special al unei prestigioase publicații, și tarele fundamentalismului islamic pe care încearcă să-l inducă în comportamentul populației de origine musulmană din zonă.

Pe fondul urii și dezastrelor generate de război, au luat amploare sărăcia, mizeria, corupţia. Grupuri mafiote încearcă să-și impună legile lor. Mai există încă depozite de armament neidentificate. Pericolul minelor antipersonal pândește la tot pasul. Un serios grad de insecuritate îl reprezintă și persoanele din lumea interlopă.

După terminarea războiului, geniști din forța de stabilizare a păcii, între care și militari români, s-au angajat în acțiuni de amploare pentru refacerea căilor de comunicații și a altor obiective distruse de bombardamente. Plutoane de poliție militară și-au adus și își aduc contribuția la asigurarea ordinii. Unii au plătit cu viața aportul lor la reconstrucţia ţării.

De peste două luni, sub egida Uniunii Europene, la misiunea ALTHEA, detașamentul "ALPHA", alcătuit din elicopteriști militari români, cutreieră cerul plumburiu al Bosniei-Herţegovina în misiuni de transport și cercetare.

La Banja Luka, se zboară zi și noapte, indiferent de starea timpului

La data când am redactat acest articol, deși nu se împliniseră încă două luni de la aterizarea la Banja Luka, cele patru elicoptere IAR-330 SOCAT efectuaseră peste 100 de ore de zbor. Ziua și noaptea. În condiții meteorologice normale și grele. De fapt, având în vedere și anotimpul, deseori misiunile debutează pe vreme frumoasă și se încheie în meteo grele. Dar când situația impune, nu se așteaptă să răsară Soarele. "Decolăm cu 5 km vizibilitate, pentru ca să ne trezim, nu peste multă vreme, cu 500 metri și mai puțin, apelând astfel tot mai des la zborul după aparate" – ne preciza locotenent-comandorul Eugen Suciu, comandantul detașamentului. Fiecare misiune este o provocare. Indiferent că de pe aerodrom se înalță unul, două sau trei elicoptere.

Se aterizează în teren cunoscut, dar și necunoscut, după cum sunt solicitările. Uneori, când se străbat defilee înguste, orice posibilitate de a găsi un loc pentru a pune roțile este exclusă. Factorii de risc pândesc, deopotrivă, datorită urmărilor războiului și datorită reliefului. Alpii Dinarici sunt plini de surprize. Și vremea este foarte capricioasă, cu temperaturi oscilând între +10°C și –20°C. Tehnicienii sunt însă în permanență gata de intervenție. Chiar dacă înapoierile din misiuni au loc la ore târzii, aeronavele sunt luate imediat în primire de către aceștia, li se reface capacitatea de luptă, în așa fel încât a doua zi să fie din nou disponibile. Simțul datoriei este omniprezent. Așa se explică faptul că în mai toate zilele de până acum disponibilitatea aparatelor de zbor a fost de sută la sută. Semn că tehnicienii de sub comanda locotenent-comandorului ing. Horațiu Daviţoiu își onorează din plin răspunderea față de menirea pe care o au.

Înainte de decolare

Deducem acest fapt și din rapoartele care se transmit zilnic în țară, la Statul Major al Forțelor Aeriene. Mereu patru din patru elicoptere SOCAT sunt pregătite să-și ia zborul în misiunile ordonate de Comandamentul de Nord-Vest al Forței Multinaționale. Generalul englez, șeful structurii, este mulțumit de elicopteriștii militari români, care, într-un timp scurt, s-au adaptat tuturor situațiilor din dispozitiv.

Având amenajate puncte de realimentare în mai multe zone, ei efectuează misiuni până la limita razei de acțiune a aparatelor, fiind capabili ca, de oriunde s-ar afla, să-și asume responsabilitatea executării altor acțiuni.

Spicuim din rapoartele primite la serviciul operativ din comandament. Într-o zi, două misiuni însumând 4 ore și 15 minute. A doua, trei misiuni – una de cercetare și două de antrenament. În următoarea – alte două, una de cercetare și una de transport, de aproximativ 4 ore. Pentru ca în celelalte două zile care au urmat, să raporteze alte misiuni de circa patru ore pe zi. Sâmbăta și duminica sunt zile de sărbătoare numai în calendar. În cadrul operațiunii cu numele de cod "Curățenia de primăvară" nu pot exista pauze. La ordin, drumurile sunt cercetate cu minuțiozitate pentru a se descoperi căile rutiere pe care se desfășoară contrabanda. Lupta împotriva corupției și a contrabandei se duce permanent, pe drumuri principale sau secundare, indiferent de relieful în care sunt dispuse.

Colaborarea dintre forțele aeriene și cele de la sol funcționează din plin. Sunt semnalate zonele primejdioase, pentru eventuale aterizări din cauza minelor nedetectate încă, se coordonează activitățile de cercetare asupra locurilor frecventate de contrabandiști, se stabilesc misiuni comune sau speciale.

Un eveniment emoționant s-a consumat când aviatorii noștri s-au întâlnit cu militari din detașamentul român de geniști, care, de asemenea, acționează în Bosnia-Herţegovina. În anii cât s-au "rulat" în această încercată țară, geniștii români au realizat lucruri care vor rămâne în istorie. De același respect și considerație din partea populației și a autorităților au început să se bucure și aviatorii de la detașamentul "ALPHA". Deși scurtă, întâlnirea a fost un bun prilej de a se sfătui între ei cum să procedeze pentru ca misiunea încredințată de țară și armată să fie îndeplinită în bune condiții. Chiar dacă și pe unii, și pe ceilalți îi frământă uneori gândul la cei dragi. Dar, vorba cuiva, bunicii lor au îndurat greul unui război ani în șir în tranșee, pe viscol, între nămeți sau sub potopul ploilor reci ori al arșiței năprasnice, în bătaia focului devastator al inamicului.

Acum, nepoții acelor eroi, la Banja Luka, își mângâie aleanul din zilele și nopțile îngândurate cu ajutorul celularului și al imaginilor din albumul fotografiilor luate de acasă.

Comandor (r)
PETRE BÂNĂ

POARTĂ SPRE LUME A AVIATORILOR MILITARI ROMÂNI

Baza 90 Transport Aerian poartă numele primului pilot din lume care a zburat cu proteze la ambele picioare, Gheorghe Bănciulescu, şi a împlinit, la 19 martie, 15 ani de activitate.

A luat fiinţă din Flotila 50 şi Grupul 99 Aviaţie Transport. Cu o zestre pe măsură: avioane şi elicoptere performante şi oameni de o probitate profesională remarcabilă, selectaţi pe baza unor criterii deosebit de severe. Viaţa atâtor oameni pe care îi duceau, pe calea aerului, în diferite colţuri ale ţării şi ale lumii, între care s-au aflat numeroase VIP-uri, nu putea fi dată pe mâna oricui. Ei erau cartea de vizită a aviaţiei militare române peste hotare.

Aici se moşteneşte şi o valoroasă tradiţie. Structura de aviaţie de la Otopeni, indiferent de denumirea ei, a găzduit de-a lungul timpului numeroase personalităţi din toată lumea: capete încoronate, şefi de stat, prim-miniştri…

La bordul avioanelor şi elicopterelor sale s-au aflat, între alţii, regina Iuliana a Olandei, cu prinţul consort, Bernard, şahinşahul Iranului, Mohamed Reza Pahlavi Aryamer, cu frumoasa împărăteasă Farah, preşedinţii Franţei, Germaniei, Portugaliei, Bulgariei, Turciei, Tunisiei, Ghanei, Zambiei, Africii Centrale ş.a. Lideri care au ţinut ani de zile pagina întâi a ziarelor, ca Willy Brandt, Indira Ghandi, Yasser Arafat, Fidel Castro Ruz, au rămas impresionaţi, asemenea multor altora, de măiestria piloţilor militari de la Otopeni.

Verificare minuţioasă după zborul de încercare

I-au binecuvântat în câteva rânduri Patriarhul Bisericii Ortodoxe Române, Prea Fericitul Părinte Teoctist, Sanctitatea Sa Bartolomeu, Patriarhul Ecumenic al Constantinopolului, arhiepiscopi şi episcopi, vicari patriarhali, iar regretata maică Tereza de Calcutta le-a dăruit iconiţe cu chipul Maicii Domnului. Şi, poate, un fapt unic în istoria bazelor militare din lume, un pilot român, azi comandorul (r) Vasile Iurăşcu, a avut în timpul unui zbor, ca pilot secund, un împărat. Pe şahinşahul Iranului, care a ţinut cu tot dinadinsul să piloteze, şi el, Alouette-ul, alături de comandantul aeronavei. Şi s-a descurcat de parcă l-ar fi strunit de când lumea.

Avionul C-130 Hercules care, în luna ianuarie a acestui an, aterizând în insula Sumatra, a atins punctul cel mai estic de glob în care a aterizat vreodată

Şi astăzi, Baza 90 Transport Aerian face, prin oamenii ei, o frumoasă imagine Forţelor Aeriene Române. Pe toate meridianele globului.

Datorită reorganizărilor succesive şi a complexităţii misiunilor pe care le îndeplineşte, Baza 90 Transport Aerian a devenit o structură suplă, dinamică şi eficientă, la nivelul standardelor armatelor occidentale.

PERFORMANŢE PENTRU ISTORIE

Am relatat, aproape în fiecare număr al revistei, despre misiunile pe care bătrâna, dar încă viguroasa fortăreaţă zburătoare C-130 Hercules le execută în diverse ţări ale lumii. Mai cu seamă din noaptea de 28 ianuarie 2002, când, de pe aeroport, sub privirile a numeroşi oficiali şi a 45 de ziarişti, puternica aeronavă, avându-l comandant pe comandorul Florin Muntiu, decola în prima misiune de luptă pe care aviaţia militară română o efectua după cel de-al doilea război mondial, spre capitala Afganistanului, Kabul. Se inaugura, la miezul acelei nopţi, în transmisie directă la Televiziunea Română, podul aerian Bucureşti–Kabul, în cadrul misiunii I.S.A.F., o suită de zboruri pentru a transporta detaşamentul de militari români în teatrul de operaţii, cu toată baza logistică din dotare.

De atunci au fost bătute şi străbătute drumurile aeriene spre îndepărtata ţară, au intervenit apoi zborurile spre Irak, Sri Lanka, Indonezia, Bosnia-Herţegovina. Toate detaşamentele de militari români au fost transportate în zonele de menţinere a păcii cu aeronave ale Forţelor Aeriene, fapt remarcat de congresmeni americani, de înalte oficialităţi NATO. Zboruri, nu puţine, cu un grad ridicat de risc, în condiţii meteorologice dintre cele mai grele.

Numai în luna februarie a.c., după cum ne declara comandantul escadrilei, **căpitan-comandorul Viorel Tănase,** au fost efectuate, în Irak, 17 misiuni de transport trupe, muniţie, materiale. 14 ore de zbor, cu două de pauză, la Talill – unde era descărcată aeronava – şi deplasările erau reluate, la orele 2 din noapte. Aproape mereu în aceleaşi condiţii: decolau de pe Otopeni pe ceaţă, pe viscol, pentru ca la Talill să-i "întâmpine" furtunile de nisip. Vremea le-a fost mereu cel mai mare duşman. Şi la dus, şi la înapoiere. Dar avioanele s-au aflat întotdeauna pe mâini bune, pricepute. **Maiştrii militari Virgil Stanciu, Traian Antonescu, Ovidiu Vărzaru, Vasile Pădurice,** în frunte cu **inginerul-şef al escadrilei, locotenent-comandorul Cristian Marcu,** refăceau imediat capacitatea aeronavelor Hercules pentru a fi, din nou, gata de decolare.

Echipajele comandate de **comandorii Gabriel Stroe, Florin Călin, căpitan-comandorii Viorel Tănase, Iulian Iancu, Virgil Ion, Ninel Grigore, Mihai Roşca** au dovedit în oricare împrejurare un nivel profesional ridicat, curaj, tenacitate, mobilitate în gândire şi acţiune. Navigatorii de bord **locotenent-comandorii Vasile Coman, Vasilică Apostol, Florin Ghican, Radu Mihai** au dat de fiecare dată adevărate examene de stăpânire perfectă a zonelor străbătute. Pentru **căpitan-**

comandorul Cristian Motoroiu zborurile frecvente din februarie 2005 au constituit ultima probă de măiestrie din îndelungata sa carieră, probă cu care şi-a încheiat activitatea de personal aeronavigant, urmând să iasă la pensie.

Dar acest travaliu urma celui din ianuarie, care-l continua pe cel din decembrie, cu misiuni în Afganistan, şi aşa mai departe, în timp. Rigoare, seriozitate, responsabilitate – acestea ar fi liniile de forţă ale personalului care zboară, care exploatează C-130. Aşa se face că la Kabul, ora exactă se dă după aterizarea C-ului românesc, primul avion al aviaţiei noastre militare care a pătruns, după 1945, în zonele de război. Şi cu care s-au stabilit premiere remarcabile. Atingerea celui mai nordic punct de către o aeronavă militară românească – Reykjavik, în iunie 1997, a celui mai vestic – Atlanta (Georgia, SUA), de către echipajul comandat de comandorul Florin Călin, punctul cel mai sudic, în Angola, la Lubango, de către **căpitan-comandorul Leonid Şotropa,** în 1998, şi, recent, după 22 de ore de zbor şi parcurgerea a peste 11.000 km, cea mai lungă cursă de când este în înzestrarea Forţelor Aeriene Române, C-130 Hercules cu numărul 5.927 a atins, în Sumatra, la Medan, punctul cel mai estic de pe glob în care a aterizat vreodată.

În ţară, în cadrul unui exerciţiu combinat întrunit de instrucţie, s-a realizat, împreună cu aviatori americani, în aprilie 2002, misiunea FARP, de realimentare în puncte îndepărtate, pe timp de noapte, în beznă totală, a unor elicoptere, direct din C-130 Hercules, cu motoarele pornite. Tot atunci, a fost autorizat şi certificat de către americani primul echipaj pregătit pentru o asemenea operaţiune, echipajul alcătuit din comandorul Florin Călin şi căpitan-comandorul Viorel Tănase.

AN-30, aeronava cu mari performanţe în cadrul misiunilor "CER DESCHIS"

Au zburat, până la Craiova, în formaţie, piloţii români cu cei americani. Acolo, echipajul avionului românesc, monitorizat de americani, a reuşit să asigure alimentarea elicopterelor în timp foarte scurt, pentru ca aeronavele să-şi ia din nou zborul, în alte misiuni.

Ne face plăcere să consemnăm că aviatorii americani, ca şi ai altor ţări cu renume în domeniu, cu care colaborează permanent echipajele de la Baza 90, au dus vestea peste mări şi ţări despre iscusinţa zburătorilor noştri.

"SĂ VINĂ AN-ul!"

Este o chemare la care se răspunde cu promptitudine de decenii. De când avionul mediu-curier AN-26 a intrat în dotarea aviaţiei militare de transport.

În pofida timpului, aparatul rămâne una dintre cele mai performante aeronave din clasa sa. Un avion prin excelenţă uşor, simplu de exploatat şi foarte fiabil.

În anii '92–'94, când AN-26 survola Sahara spaniolă în cadrul misiunilor MINURSO, multă lume a fost uimită de varietatea acţiunilor pe care le putea desfăşura. Pe oriunde au fost, inginerii străini au studiat sistemul de încărcare şi trapa, pe care le-au considerat foarte ingenioase.

La Amman, anul trecut, când s-a pus problema transportării unor răniţi grav, s-a apelat la mai toate companiile. Nici una nu s-a angajat, când a auzit că este vorba de oameni cu traumatisme la coloana vertebrală, cu răni deosebit de dureroase în alte zone ale corpului. Timpul presa. Trebuiau luate măsuri urgente de aducere în ţară a accidentaţilor. Deşi în capitala Iordaniei erau companii ce aveau în dotare avioane de transportat răniţi, când au aflat despre ce este vorba, au declinat oferta. Atunci s-a chemat AN-ul din România, care are targă pe chingi cu sistem de prindere ce amortizează şocurile. Iar înainte de toate, are echipaje de talie internaţională şi de mare suflet. Tot ei, cei de la AN-26, au adus în ţară victimele atacurilor teroriste din Spania, din 11 martie anul trecut. O ţară întreagă aştepta, prin intermediul transmisiei directe de la TVR, aterizarea pe aeroportul Băneasa a celor două AN-uri ale Bazei 90 care transportau corpurile neînsufleţite ale oamenilor nevinovaţi răpuşi în odioasele atentate.

Înainte de plecare într-o nouă misiune peste hotare

Când au pus roţile pe pistă şi au rulat spre locul în care îi aştepta o mare de oameni, căpitan-comandorii Lucian Marinescu, Ion Victor, Marius Călin, locotenent-comandorii Lucian Popa, Nicolae Nedelcu, Ion Florea, ceilalţi membri ai echipajelor abia dacă mai aveau lacrimi să-i plângă pe cei care au avut un destin atât de tragic.

Şi n-au pregetat nici anul acesta, când, fie că a fost vorba de Cluj, Bacău, Iaşi, Arad, de orice localitate, au fost solicitaţi să intervină în cel mai scurt timp pentru salvarea oamenilor. Nu are importanţă dacă sunt civili, militari, cetăţeni ai altor ţări. În numele omeniei, datoria nu are graniţe.

De când au debutat misiunile în cadrul Parteneriatului pentru Pace şi, mai ales, acum, de când România este membru cu drepturi depline în cea mai puternică alianţă a lumii, NATO, Europa parcă a devenit spaţiul lor de zbor, de afirmare. Câteva repere: Satenas, în Suedia, Priestany, în Slovacia, Antavida, o bază aeriană din Grecia, unde şi-au demonstrat din plin capacitatea de a transporta, pe orice timp şi în orice condiţii, oameni, materiale, armament şi muniţie, de a lansa paraşutişti. Apoi Pristina, din Kosovo, Sarajevo şi Banja Luka, în Bosnia-Herţegovina, în ianuarie-februarie a.c., unde au schimbat contingentele trupelor de menţinere a păcii, Eindhoven, în Olanda, o misiune în derulare, în cadrul căreia transportă în zonele încă fierbinţi din Balcani personalul detaşamentului de geniu româno-olandez. Şi oriunde ţara, armata îi trimit. Cum i-au mai trimis, pe ei sau pe cei dinaintea lor, şi dincolo de graniţele Europei. La Talill în Irak, ori în Sudan, Maroc, Algeria…

Pe cerul Europei, în diverse baze aeriene unde România întreprinde misiuni "CER DESCHIS", avionul special amenajat AN-30, cu echipa de la bord, au creat o bună imagine aviaţiei militare. În cele peste

100 de misiuni de un asemenea gen, dintre care cele mai multe comune cu Ungaria, Baza 90 Transport Aerian şi-a avut mesageri destoinici în Franţa, Germania, Belgia, Olanda, Luxemburg, Ucraina, Turcia, Bulgaria, precum şi în alte ţări.

În Germania, de pildă, zborurile, cu ieşiri şi la Marea Nordului, s-au executat în condiţii atât de grele, încât aviatorii din ţara gazdă au rămas uimiţi. Încă o bilă albă pentru noi, fapt ce i-a făcut ca atunci când au venit la Bucureşti să solicite realizarea misiunii CER DESCHIS cu AN-ul românesc. **Comandorul Niculae Mitu, locotenent-comandorul Alin Colbea,** doi dintre cei mai experimentaţi în misiuni "Cer deschis", pilot şi, respectiv, navigator, au fost, la prima misiune a Rusiei în ţara noastră, monitori pe avionul acesteia.

Paleta activităţilor celor de la AN a depăşit de mult laturile pur-militare, după cum se poate constata. Între altele, ei au, de pildă, un rol însemnat în descoperirea pungilor de petrol de pe teritoriu, din Marea Neagră, în observarea unor fenomene astronomice etc.

Şi este o cinste, dinainte de a fi o provocare, orice chemare la datorie: "Să vină AN-ul!"

ELICOPTERIŞTII – LA ORELE MARILOR ÎNCERCĂRI

Şi cele trei escadrile de elicoptere zboară intens. Câte patru starturi pe săptămână. În jur de 40 de ore la fiecare start. Cele mai multe, în această perioadă, zboruri de noapte, în condiţii meteorologice grele, cu vizibilitate cuprinsă între 1–1,5 km şi plafon la 100–120 m. Cu IAR-330 SOCAT – zboruri şi în NVG.

Sunt capabili să facă faţă celor mai complicate situaţii. Cum s-a întâmplat nu demult. Un nou instructor, **căpitanul Aurelian Badea,** era în faza finală de pregătire pentru a fi apt să-i înveţe pe cei mai tineri tainele pilotării în beznă deplină, folosind sistemul de vedere în infraroşu de la bordul elicopterului.

Experienţa viitorului instructor, calmul şi stăpânirea de sine dovedite în atâtea exerciţii şi aplicaţii în ţară şi peste hotare aveau să-şi spună din nou cuvântul. Abia decolase, luna trecută, împreună cu **locotenent-comandorul Valerică Vrăjescu,** când **maistrul militar principal Duduţă Bidică,** tehnicianul de bord, a observat creşterea accentuată a presiunii la instalaţia hidraulică. Într-un timp scurt, indicatorul depăşise cu 10 atmosfere limita maximă. Erau la 100 de metri înălţime şi se îndreptau spre zonă. Pericolul spargerii conductelor era iminent. Rămânerea fără lichid hidraulic făcea dificilă pilotarea şi impunea aterizarea pe câmp. A raportat şi a luat măsura întoarcerii la aerodrom, cu ochii ţintă pe aparatul cu pricina. Noroc că elicopterul s-a comportat normal, aşa că totul a decurs în cea mai deplină siguranţă. Decolaseră la ora 13 şi 13 minute. Era 13 februarie 2005!

Zbor în flux continuu

Atenţia personalului de la SOCAT – ne spune **locotenent-comandorul Adrian Constantinescu** – este concentrată în această perioadă asupra executării unor misiuni în zonă muntoasă, pentru dobândirea deprinderilor specifice de către aviatorii din detaşamentul "Bravo". Ei îi vor schimba pe cei ce acţionează deja în Bosnia-Herţegovina, în cadrul misiunii ALTHEA.

Pentru accelerarea pregătirii grupării ce va prelua ştafeta în Bosnia, va fi atestat încă un instructor: **locotenent-comandorul Mihai Ioniţă.**

Într-un viitor nu prea îndepărtat, printre piloţii care vor acţiona în această ţară este posibil să se numere **locotenent-comandorul Camelia Bugean** şi **căpitanul Cristina Kelemen.** Ar fi încă o premieră pentru Forţele Aeriene Române, când două femei ar participa la o misiune de lungă durată în afara hotarelor ţării.

Căpitanii Claudiu Alexandru şi **Horaţiu Hâncu** şi **locotenenţii Ioan Mischie** şi **Marius Mitric** sunt, de asemenea, într-un stadiu avansat de instruire pentru ca, la ordin, să poată pleca în Bosnia-Herţegovina. De curând, ei au fost incluşi în detaşamentul ce a demarat pregătirile pentru a fi dislocat, într-o perspectivă de durată, în orice zonă de acţiune a NATO, inclusiv în mediu ostil.

Avioane şi elicoptere din zestrea de aur a Bazei 90 Transport Aerian

Din Grupul 2 Elicoptere, alături de cele două escadrile de SOCAT, face parte şi escadrila de IAR-330 PUMA, comandată de **căpitan-comandorul Cristinel Ion,** care are, la rându-i, o frumoasă carte de vizită. La care au contribuit, într-o bună măsură, transporturile frecvente de personal, cooperarea cu trupele de uscat în diverse situaţii (o bună parte materializându-se în antrenarea detaşamentelor de militari care execută misiuni în Afganistan şi Irak), dar şi misiunile de cercetare chimică şi de radiaţie în ţară, precum şi cele de peste hotare. În Portugalia, Turcia, Ucraina, Ungaria, misiunile efectuate de personalul escadrilei au fost bine apreciate de conducătorii exerciţiilor.

În Ungaria, de pildă, la SAREX – 2004, piloţii şi tehnicienii şi-au dovedit profesionalismul într-o aplicaţie internaţională cu participarea a cinci state.

Comandantul escadrilei şi **căpitanii Sorin Sârbu, Ioan Călin, maiştrii militari clasa a II-a Constantin Hurchi şi Sorin Marin,** zburând pe elicopterul amenajat MEDEVAC, au reuşit să descopere în timp scurt şi în condiţii grele de teren, în zone împădurite, "răniţii", să-i transporte la spitalul de campanie indicat, iar atunci când li s-a schimbat, în aer, destinaţia, au făcut faţă cu succes situaţiei nou create.

România va organiza SAREX – 2005. Subordonaţii căpitan-comandorului Cristinel Ion gândesc încă de pe acum ce trebuie să facă pentru a fi şi de această dată "vioara întâi". În bunul "obicei" al Bazei 90 Transport Aerian. Acela de a fi printre cei mai buni, fie că se zboară cu C-130 Hercules, fie cu AN-urile sau cu elicopterele.

Comandor (r)
PETRE BÂNĂ

CHEIA SUCCESULUI: RĂMÂNEM DESCHIŞI SCHIMBĂRII!

– interviu cu comandantul Bazei 90 Transport Aerian, comandor LAURENŢIU SIMIONESCU –

– După o perioadă de timp la comanda Bazei 61 Elicoptere, aţi fost numit în fruntea Bazei 90 Transport Aerian, o unitate cu specific aparte, cu sarcini deosebit de complexe. Cum apreciaţi această trecere, domnule comandor?

– Preluarea comenzii Bazei 90 Transport Aerian a însemnat un moment deosebit în cariera mea. Evident, sunt diferenţe substanţiale între ceea ce a fost Baza 61 şi ceea ce reprezintă conducerea uneia de mărimea şi importanţa Bazei 90 Transport Aerian. Ca o primă caracteristică, este mult mai greu. Anvergura şi multitudinea problemelor fac diferenţa. Actul de comandă este un proces cu adevărat non-stop. Şi nu sunt singurul care se confruntă cu această provocare. În fapt, noţiunea de "comanda unităţii" conţine atribuţiile, preocupările, grijile şi contribuţia unui număr important de lideri.

A existat un şoc la preluarea acestei funcţii. L-am depăşit în urmă cu multe luni. Preocuparea principală, pentru moment, este continuarea, extinderea şi amplificarea intensităţii schimbărilor pe care socotim noi, cei din comanda unităţii, şi nu doar eu, comandantul, că trebuie să le impunem activităţii şi, implicit, rezultatelor muncii noastre. Este, într-adevăr, greu, deosebit de solicitant, uneori frustrant, cu sacrificii şi renunţări, cu mult consum nervos şi fizic, este o muncă fără pauze şi fără momente de respiro (cel puţin în această etapă). Satisfacţiile nu lipsesc, dar, ca peste tot, ele au un preţ pe care îl plătesc împreună cu cei din jurul meu – colegi, prieteni, membrii familiei.

– Care sunt misiunile mai importante pe care le executaţi acum, domnule comandor?

– Cele mai importante misiuni sunt legate de prezenţa detaşamentului "Alpha" în Bosnia-Herţegovina, ca o primă misiune de mare amploare şi pe o perioadă întinsă de timp într-un teatru de operaţii extern, deja tradiţionalele misiuni de sprijin al contingentelor româneşti din Afganistan şi Irak, deja obişnuitele participări la exerciţiile comune internaţionale care nu lipsesc nici în acest an, nenumărate alte misiuni de mai mică amploare şi impact, dar care au transformat viaţa Bazei şi menţin ritmul activităţii de 24 de ore pe zi şi 7 zile pe săptămână în cotidianul existenţei noastre.

– Cel mai greu moment trăit aici?

– N-am avut timp de statistici şi nici nu cred că voi avea curând. Trăiesc atât de repede şi de intens, încât nu-mi pot permite să devin sentimental sau nostalgic. Trebuie să rămân realist, raţional şi sensibil la ceea ce se întâmplă în unitate. Va veni şi vremea bilanţului. Atunci voi fi, probabil, în stare să vă răspund la această întrebare.

– Dar cel mai frumos?

– Răspunsul la această întrebare este frate cu cel anterior. Pentru a nu vă dezamăgi, vă voi spune, totuşi, că viaţa de comandant al unei baze aeriene este ca mai toate vieţile, o îmbinare de bune şi rele. Echilibrul dintre ele te ajută să mergi mai departe, să progresezi şi să crezi că se poate şi mai bine, şi mai mult. Este ceea ce încerc să insuflu şi celor care sunt pesimişti, reticenţi sau resemnaţi.

– În ultima vreme au plecat multe cadre de valoare din Bază: piloţi, tehnicieni, navigatori. Unii cu o experienţă considerabilă. Cum s-a produs schimbul de generaţii?

– Schimbul de generaţii, mai ales în specialităţile cu timp îndelungat de operaţionalizare, este o problemă pe care o socot importantă, urgentă şi de mare impact. Este o problemă care mă preocupă de câţiva ani, am rezolvat-o în unele sectoare, în altele constituie o prioritate. Am luat unele măsuri, vizând schimbări de mentalitate, de metodică în instruire, nu în ultimul rând un management de personal mai riguros şi mai favorabil structurii, fără a neglija sau defavoriza persoana. Rezultatele se văd, dar se vor simţi mai bine în următoarele şase la zece luni. Din păcate, în ultimii ani, unele probleme au fost rezolvate doar pe termen scurt, fără o perspectivă, măcar pe termen mediu, fără consistenţă, şi au vizat doar interesele personale. Acum, resimţim rezultatele şi plătim tributul cerut de acele greşeli. Structura a pierdut unii specialişti, dar i-au rămas oameni devotaţi şi motivaţi să muncească în aviaţie. Aviaţia nu se poate face cu mercenari, ea se face cu cei care au drag de meserie. Am schimbat mentalităţi şi vom continua să ne transformăm. Cu toate acestea, nu vom avea restanţe la concedii, ca în trecut. Oamenii mai mult vin decât pleacă de la Otopeni. Cu excepţia celor aflaţi, în mod natural, la sfârşit de carieră militară, pleacă cei care nu ştiu de ce au venit aici. Vor constata unul câte unul că Baza 90 Transport Aerian îşi duce drapelul mai departe şi fără ei. Chiar şi cu aceste "pierderi", calitatea activităţii Bazei se îmbunătăţeşte, performanţele cresc şi trebuie recunoscute chiar şi de cei ce nu ne iubesc prea tare. Ele sunt rezultatul muncii colectivului şi poate doar în parte a liderilor. Puterea colectivelor dă tăria şi performanţele unităţii. La nivelul unităţii, numărul tinerilor, al femeilor în uniformă este mai mare ca niciodată, media de vârstă a scăzut

considerabil, numărul celor care-şi completează studiile este într-o continuă creştere. Acestea sunt semne că are cine prelua ştafeta (dacă n-au făcut-o deja) din generaţie în generaţie. Una din mentalităţile care îşi dau obştescul sfârşit este aceea că doar un echipaj format din veterani ar putea executa nu ştiu ce misiune. Ne creştem tinerii repede, responsabil şi bine. Iar ei sunt primii care ne ajută s-o facem. Am zburat cu ei în Afganistan, în misiuni VIP, sunt în Bosnia, iar de curând am introdus în teatru două femei sergent şi sergent-major, controlori de trafic. Sună nou, nu-i aşa?

– Aţi participat, domnule comandor, la multe exerciţii şi aplicaţii multinaţionale. Aţi cunoscut baze aeriene din străinătate, piloţi, comandanţi din forţe aeriene renumite, deosebit de performante. Cum le apreciaţi? Dar ei cum ne apreciază pe noi?

– N-avem motive întemeiate să fim complexaţi. Pe alocuri putem fi mândri că, deşi avem o bază materială semnificativ mai puţin însemnată decât alţii, nu suntem mai prejos decât ei. Important este să facem realist comparaţiile şi, mai ales, să rămânem deschişi schimbării. Să preluăm ce este bun şi să adaptăm. Avem oameni la fel de buni ca alţii. Unii sunt chiar strălucitori. Şi la acest capitol mai avem câte ceva de făcut şi vom face. Este vorba de pregătirea cadrelor şi de proiecţia în carieră. C.V.-ul a devenit o ţintă, şi nu o oglindă a performanţelor profesionale. Sunt cursuri unde nu reuşim să trimitem propuneri de participare din cauza lipsei de doritori. Este trist să constaţi că suntem mai atraşi de avantaje materiale imediate decât de perfecţionarea profesională şi perspectivele unei cariere mai îndelungate şi mai reuşite. Străinii ne percep din ce în ce mai realist. Adică aşa cum suntem. Este greu să mai păcăleşti pe cineva în condiţiile unei deschideri internaţionale de asemenea anvergură. Nu cred că trebuie să ne mai punem problema de a ne prezenta bine marfa, ci de a avea marfă bună. În general vorbind, nici aici nu trebuie să avem complexe. Suntem la fel de buni ca alţii.

– Vă mulţumim mult, domnule comandor!

Înfiinţat la data de 01.04.1950, prin ordinul Marelui Stat Major, sub denumirea de Poligonul de Trageri Antiaeriene Capu Midia, în cadrul Centrului de Instrucţie al Artileriei Antiaeriene Braşov, poligonul este singura structură din România care oferă facilităţi pentru instruirea forţelor, testarea şi evaluarea armamentului şi muniţiilor specializate împotriva aeronavelor. Aici se execută trageri aeriene, de instrucţie şi de luptă, cu toate structurile specializate din Ministerul Apărării Naţionale.
Perenă în timp, unitatea a contribuit şi contribuie, într-o mare măsură, la formarea şi menţinerea spiritului de armă, devenind un reper obligatoriu în cariera personalului din arma artilerie şi rachete sol-aer, un liant care a sudat existenţe, experienţe şi în care, de asemenea, fiecare din cei ce au cunoscut poligonul a lăsat sau a adăugat o părticică din sufletul şi mintea sa.

TABĂRA DE INSTRUCŢIE ŞI POLIGONUL DE TRAGERI SOL-AER CAPU MIDIA

55 de ani de existenţă

Scurt istoric

Cu o suprafaţă totală de aproximativ 1.500 de kilometri pătraţi, incluzând şi zona maritimă, unitatea este dispusă pe litoralul Mării Negre, la 38 kilometri nord de municipiul Constanţa, unul din principalele porturi europene, în perspectivă "poarta de tranzit" între Europa şi Orient. Cel mai apropiat aeroport, care poate primi orice tip de avion, se află la o distanţă de 25 de kilometri, în localitatea Mihail Kogălniceanu. De asemenea, accesul este posibil şi de pe mare, prin Portul Midia, aflat la o distanţă de numai 5 kilometri.

Iniţial, poligonul a avut o organizare redusă, potrivit tehnicii de luptă existente în dotarea unităţilor şi subunităţilor de artilerie antiaeriană. Pe măsura creşterii cantitative şi calitative a tehnicii şi armamentului antiaerian şi a apariţiei unor unităţi şi subunităţi antiaeriene înzestrate cu tunuri de calibru 30 mm, 85 mm şi 100 mm, a achiziţionării unei aparaturi de apreciere obiectivă a tragerilor şi a diversificării ţintelor întrebuinţate, structura organizatorică a *Taberei de Instrucţie şi Poligonului de Trageri Sol-Aer CAPU MIDIA* s-a dezvoltat.

Începând din anul 1969, concomitent cu tragerile cu artileria, s-au executat trageri de luptă şi cu rachetele sol-aer cu bătaie apropiată şi medie, iar din anul 1976 s-au executat trageri experimentale, de omologare şi recepţie de tehnică şi muniţie cu specific antiaerian.

În anul 1983, ca urmare a dezvoltării activităţilor de prospecţiuni şi exploatări petroliere pe platforma continentală a Mării Negre, tragerile de luptă cu rachetele antiaeriene au fost sistate, fiind reluate în anul 1992, în cadrul unui amplu program de realizare a condiţiilor tehnice necesare executării în deplină siguranţă.

După Revoluţia din 1989 şi ca urmare a căderii "cortinei de fier", atât luptătorii antiaerieni, cât şi producătorii români de tehnică militară au fost puşi, în mod inevitabil, faţă în faţă cu specialiştii în acest domeniu din ţările occidentale pe timpul desfăşurării, în zona poligonului, a unor exerciţii comune cu ţările NATO, în cadrul Parteneriatului pentru Pace.

Tot în această perioadă, în dotarea unităţii au intrat categorii noi de tehnică specifică de poligon, cum ar fi: Sistemul digital de măsurare a traiectoriilor EOTS-F şi Sistemul de avioane ţintă fără pilot FOX TS-1. Începând cu anul 2000, a intrat în funcţiune Centrul de antrenare prin simulare MTS-II, unul din cele mai moderne din Europa.

De asemenea, unitatea a participat la: ■ teste de acceptanţă ale sistemului antiaerian 2x35 mm Oerlikon şi Gepard; ■ teste în cadrul programului "rachetă antigrindină";■ trageri executate de unităţi antiaeriene aparţinând: Ungariei, (1963, 1964); Moldovei (1998), Franţei (2003); ■ aplicaţia multinaţională Corner Stone 2003; ■ lansarea vehiculului Demonstrator 2B, echipat cu primul motor reutilizabil din lume, în cadrul competiţiei internaţionale X-Prize (2004).

Două dintre ţintele pe care se execută tragerile aeriene: avioanele fără pilot FOX-TS-1 şi ATM-3

În urma activităţilor desfăşurate în comun cu partenerii străini, s-a tras concluzia că *Tabăra de Instrucţie şi Poligonul de Trageri Sol-Aer CAPU MIDIA*, prin dotările existente în prezent, prin condiţiile generale oferite şi prin gradul de pregătire a personalului, se află la un nivel apropiat de cel al altor poligoane ale armatelor din ţări dezvoltate.

Obiective

Analiza ultimelor confruntări armate a scos în evidenţă apariţia unor noi ameninţări în domeniul aviaţiei şi apărării antiaeriene: folosirea de mijloace tehnice de ultimă generaţie, principii şi strategii de luptă noi, diversitatea şi rapiditatea mijloacelor de atac aerian, caracterul de noutate al scenariilor întrebuinţate (rachete de croazieră, rachete balistice tactice, gama largă de for-

Aparatura modernă de evaluare a tragerilor a contribuit la nominalizarea poligonului în rândul structurilor destinate a realiza interoperabilitatea cu structurile Alianţei

maţii, înălţimi şi viteze de atac, intensitatea acţiunilor de război electronic, bătaia şi precizia mare ale diferitelor mijloace sol-aer, aer-sol sau aer-aer).

Din această cauză, evaluarea riguroasă a capacităţii operaţionale şi de luptă a structurilor destinate combaterii adversarului aerian (aviaţie, apărare antiaeriană cu baza la sol sau pe nave) reprezintă o problemă complexă pentru toate armatele moderne. O evaluare realistă a posibilităţilor de ripostă permite sesizarea ameninţărilor la securitatea naţională şi la planificarea resurselor.

Comandantul unităţii, **colonelul Victor Filimon**, ne-a prezentat principalele aspecte legate de desfăşurarea activităţii în poligon, precum şi obiectivele pentru anul în curs:

"Verificarea parametrilor tehnicii de aviaţie, artilerie şi rachete sol-aer din dotarea Forţelor Aeriene, precum şi a nivelului pregătirii personalului ce o încadrează, prin executarea de trageri de luptă pe ţinte aeriene performante, reprezintă cea mai importantă verigă a evaluării capacităţii de luptă a acestora. Pentru asigurarea serviciilor şi a suportului logistic necesare activităţilor specifice de poligon, pentru antrenarea, executarea şi evaluarea tragerilor de instrucţie, testare şi omologare, unitatea este încadrată cu personal foarte bine instruit, adevăraţi profesionişti ai sistemelor de evaluare pe care le deservesc. Aplicarea standardelor NATO în procesul de instrucţie a condus la schimbarea filozofiei instrucţiei în Forţele Aeriene, trecându-se de la instrucţia de tip vechi la instrucţia pe misiuni, sub deviza „instruieşte-te aşa cum vei lupta". În cadrul ciclului de generare, întrebuinţare şi refacere a forţelor, Taberei de Instrucţie îi revine rolul de EVALUATOR principal şi organizator, în deplină siguranţă, al unor activităţi de o complexitate deosebită şi cu un grad de risc ridicat, aşa cum sunt tragerile sol-aer, aer-aer şi aer-sol de luptă sau experimentale.

De asemenea, în poligonul din Capu Midia, producătorii de tehnică militară autohtoni execută trageri cu muniţie reală şi diverse activităţi conexe, în scopul testării şi evaluării noilor produse aflate în diferite faze de cercetare-dezvoltare. Siguranţa, precizia, protecţia mediului şi reducerea continuă a costurilor activităţilor specifice, prin măsuri organizatorice eficiente, reprezintă priorităţile actuale ale conducerii unităţii şi ale întregului personal. Totodată, larga deschidere, perfecţionarea structurală şi eficientizarea Taberei de Instrucţie şi a Poligonului de Trageri Sol-Aer, în special după aderarea României la NATO, au atras atenţia specialiştilor din ţările Alianţei, poligonul, de altfel internaţional, constituind un element esenţial de sprijin al naţiunii gazdă în cadrul operaţiilor şi exerciţiilor multinaţionale.

Din anul 1994, poligonul Capu Midia a fost inclus în facilităţile logistice pentru activităţi militare comune desfăşurate pe teritoriul României în cadrul *Programului individual de parteneriat între România şi NATO*, fiind nominalizat în rândul structurilor ce trebuie să realizeze interoperabilitatea cu structurile Alianţei. Pentru anul în curs, se are în vedere realizarea unui nivel de instruire a personalului şi de asigurare logistică, în stare să asigure aprecierea şi evaluarea competentă şi obiectivă a tragerilor planificate cu unităţi din cadrul Forţelor Aeriene, Forţelor Terestre, Comandamentului Naţional al Jandarmeriei şi o unitate a Armatei franceze.

Urmărim, în acelaşi timp, formarea şi dezvoltarea competenţelor lingvistice ale

Sistemul EOTS-F este principala componentă de evaluare a tragerilor sol-aer

Centrul de antrenare prin simulare MTS-II este, în prezent, unul dintre cele mai moderne din Europa

personalului şi familiarizarea cu termenii, expresiile, abrevierile şi acronimele NATO" – a conchis colonelul Filimon.

Capabilităţi

În prezent, în poligonul Capu Midia se pot executa trageri cu rachete sol-aer, rachete aer-aer, tunuri şi mitraliere antiaeriene şi avioane de luptă.

Tragerile cu rachete sol-aer se execută într-un sector de 30^0, pe următoarele tipuri de ţinte: ■ rachete de tipul RT-11D, cu bătaie medie, lansate de pe o platformă dispusă în largul mării; ■ avioane fără pilot FOX-TS-1, telecomandate instrumental, până la 30 de kilometri; ■ paraşute luminoase cu poliedru reflectorizant de tipul TPDM-01, lansate din aer sau de la sol; ■ avioane fără pilot radiodirijate (ATT-01, ATM-03), manşa metalizată cu senzori acustici tractată cu avionul; ■ ţinte imitate.

Cu artileria antiaeriană se execută, trageri defazate, în timp ce aviaţia execută trageri de luptă pe ţinte terestre şi pe ţinte aeriene marcate electronic.

Tragerile terestre şi navale cu artileria şi mitralierele antiaeriene se execută pe machete tanc fixe şi mobile, precum şi pe machete plutitoare dispuse în largul mării.

Sistemul EOTS-F digital de măsurare a traiectoriilor este destinat determinării cu mare precizie a traiectoriilor ţintelor aeriene, a abaterilor între două ţinte aeriene, precum şi între proiectilele trasoare şi o ţintă aeriană. În poligonul Capu Midia, sistemul este utilizat pentru aprecierea tragerilor cu artileria şi rachetele sol-aer şi este compus dintr-o staţie de control şi patru cineteodolite, echipate cu dispozitive de urmărire automată TV şi IR. Sistemul de cineteodolite este de tipul electrono-optic, iar determinarea poziţiei tridimensionale a ţintei se bazează pe metoda triangulaţiei. În prezent, se lucrează la implementarea unui calculator performant cu care să se poată capta şi prelucra imaginile preluate de către cineteodolite, în scopul evaluării mai multor tipuri de trageri.

Simulatorul de ţinte aeriene MTS-II reprezintă, însă, cea mai modernă dotare cu care se poate mândri unitatea. Construit de către firma A.A.I. Corporation, din S.U.A., începând cu anul 1999, investiţia a fost finalizată în anul 2001 şi reprezintă un sistem de antrenament al trupelor de apărare aeriană, ce oferă posibilitatea instruirii unui număr mai mare de luptători într-un timp mai mic şi cu costuri reduse, în condiţii care imită realitatea câmpului de luptă astfel: ■ amprenta în infraroşu a avioanelor şi elicopterelor; ■ selectarea unui număr de minim 16 fundaluri ale câmpului de luptă, începând de la zona de câmpie şi până la zone de deal, munte, dar şi zone de tip arctic sau tropical; ■ selectarea condiţiilor de vizibilitate şi meteo; ■ o mare varietate de ţinte (avioane şi elicoptere militare) aparţinând majorităţii statelor de pe mapamond; ■ peste 200 traiecte de zbor; ■ reproducerea sunetelor câmpului de luptă şi materializarea traiectoriei rachetei; ■ efecte vizuale ale evoluţiei ţintelor, soare, nori, mascarea traiectoriilor, explozii; ■ oprirea prin îngheţare a traiectoriilor în scopul învăţării; ■ pregătirea şi antrenarea trăgătorilor în mod gradual, de la situaţii simple la situaţii complexe.

În ceea ce priveşte infrastructura logistică, unitatea dispune de următoarele facilităţi: ■ două minihoteluri cu 66, respectiv 12 camere, vile cu camere de 2 şi 4 locuri, 18 dormitoare a câte 30 de locuri; ■ două cantine cu autoservire, care dispun de o capacitate de deservire a câte 500 de persoane pe schimb, o altă cantină cu 60 de locuri; ■ infirmerie; ■ hală de întreţinere şi asistenţă tehnică; ■ mijloace de transport persoane, marfă şi produse speciale, precum şi utilaje de geniu; ■ formaţiune de apărare împotriva incendiilor; ■ posibilităţi de comunicare prin telefon, fax şi internet; ■ posibilităţi de recreere: terenuri de fotbal, baschet, handbal, volei şi gimnastică, pistă militară, pistă de atletism, sporturi de plajă etc.

Imagine virtuală a câmpului de luptă, generată de simulatorul MTS-II

În cadrul taberei, subunităţile se familiarizează cu adevăratele condiţii de campanie

În mod cert, Tabăra de Instrucţie şi Poligonul de Trageri Sol-Aer Capu Midia reprezintă un simbol, în jurul căruia au gravitat dragostea de armă, pasiunea, profesionalismul, dar şi curajul şi tenacitatea celor care mereu, cu fiecare ieşire în poligon, s-au confruntat cu încercările deloc facile ale meseriei armelor şi cu vitregiile vieţii de campanie, ale climei, ale încercărilor de tot felul. Concluzionând, putem afirma, fără teama de a greşi, *că Tabăra de Instrucţie si Poligonul de Trageri Sol-Aer CAPU MIDIA* reprezintă un loc în care rachetiştii şi artileriştii antiaerieni – cadre – şi-au petrecut luni, ani sau, poate, o viaţă din existenţa lor, iar cei mai mulţi militari în termen care şi-au satisfăcut stagiul militar în această armă, au trăit o experienţă de viaţă unică.

La mulţi ani!

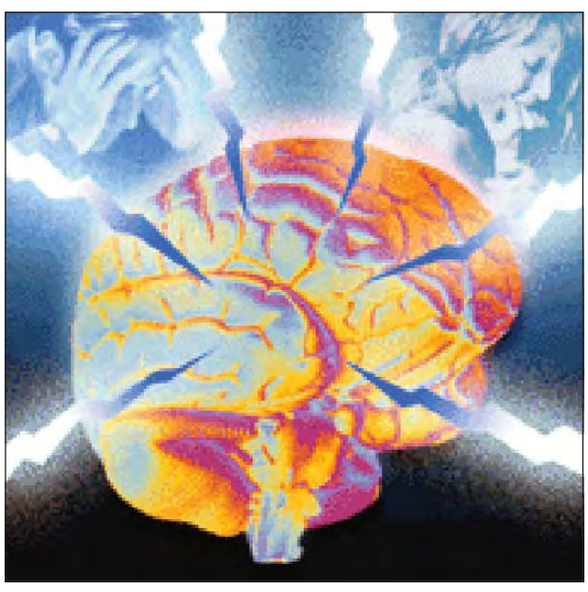
Locotenent MIRCEA BARAC

Despre "boala" numită stres şi conotaţiile ei pentru personalul Forţelor Aeriene am scris pe larg în numărul 5(76) al revistei noastre din 2004. La solicitarea cititorilor, reluăm subiectul, abordând, de această dată, problematica stresului traumatic la personalul aeronavigant. A avut amabilitatea să trateze această atât de interesantă şi incitantă temă colonelul dr. Marian Popa, şeful Secţiei psihologie la Institutul Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială "General aviator dr. Victor Anastasiu".

STRESUL TRAUMATIC
la personalul aeronavigant

Atunci când, proaspăt absolvent fiind, am intrat pentru prima dată într-o unitate de aviaţie, am fost contrariat de frecvenţa situaţiilor de risc cu care se confruntau aviatorii şi de posibilul impact al acestora asupra echilibrului lor psihic. Iar mai apoi, în discuţiile cu piloţii şi comandanţii lor, am constatat o atitudine mai degrabă de detaşare, îmbrăcată în clasicele argumentaţii de "sfidare a pericolului", care creează imaginea fascinantă a aviatorilor în ochii oamenilor "obişnuiţi".

Am trăit şi eu cu această imagine până în ziua în care unul dintre instructorii de zbor a avut un accident cu avionul IAR-823. Balamaua superioară a direcţiei s-a rupt, aceasta a căzut peste profundor şi a imprimat avionului o traiectorie de picaj. Din disperare, fără să ştie ce s-a întâmplat, pilotul a tras de manşă cu atâta putere, încât a reuşit să învingă rezistenţa comenzii blocate, iar avionul a fost redresat în ultima clipă, evitându-se prăbuşirea. Deşi a scăpat doar cu răni uşoare, pilotul, un bărbat tânăr şi puternic, a intrat într-o evoluţie psihică de tip nevrotic-reactiv, care i-a făcut viaţa un coşmar pentru o bună perioadă de timp şi, evident, el a renunţat la zbor. Aşa am început să înţeleg că şi piloţii sunt oameni la fel de obişnuiţi ca toţi "oamenii obişnuiţi".



În decursul anilor, am mai avut, apoi, de multe ori ocazia să văd piloţi care au trecut prin momente critice. De fiecare dată, în jurul lor părea a se fi creat un spaţiu tabu, încărcat de o anumită suspiciune. Cei din jur, comandanţii, dar şi medicii sau psihologii, se întreabau dacă vor rezista sau nu. Ei înşişi, ştiind că sunt observaţi şi că se aştepta de la ei un comportament "bărbătesc", căutau să mascheze orice fel de sechele psihice. Şi, după o vreme, lucrurile intrau în normal. Uneori cu adevărat, alteori numai aparent. De regulă, însă, traumele psihice rămân multă vreme active, ca un vulcan care nu şi-a consumat toată energia, şi pot oricând exploda din nou.

Întâmplarea de mai sus ne pune în faţa unuia dintre cele mai obişnuite fenomene cu care se pot confrunta nu doar piloţii, ci şi alte categorii de militari: **stresul traumatic.** Acesta este un fenomen psihic complex, cauzat, printre altele, de expunerea directă (uneori indirectă, prin evocare) la evenimente cu caracter neobişnuit, cu apariţie bruscă, cu pierderea sau diminuarea controlului situaţiei şi cu consecinţe traumatizante în plan fizic şi/sau emoţional. Semnificaţia unui astfel de eveniment nu se limitează la reacţii în plan psihic comportamental, ci se extinde şi asupra echilibrului fiziologic, cu consecinţe asupra performanţei profesionale şi adaptării la regimul zilnic de zbor.

Din exemplul de mai sus s-ar putea deduce că incidentele traumatice implică evenimentele spectaculoase, cu urmări dramatice. Ceea ce este greşit. Un caz special de zbor, un pericol evitat, un incident la trageri ori o aterizare mai puţin reuşită, toate acestea pot genera stări de stres traumatic, chiar dacă în situaţiile sugerate totul s-a terminat fără urmări grave. Simpla confruntare cu un pericol iminent, semnificativ, poate genera o traumă psihică. Despre acest fenomen vom vorbi mai departe, urmărind sensibilizarea piloţilor, a comandanţilor lor, dar şi a medicilor şi psihologilor din aviaţia militară, cu privire la necesitatea unei abordări moderne a fenomenelor psihotraumatizante.

O reacţie de stres posttraumatic este un răspuns normal la o situaţie anormală. Mai mult decât atât, este expresia unui mecanism de apărare prin care organismul răspunde unei agresiuni fizice sau psihice. Principala consecinţă a acestei "definiţii" este includerea fenomenelor traumatice pe lista manifestărilor "normale" care nu trebuie să fie considerate ca invalidante şi, în nici un caz, un motiv de descalificare profesională.

În identificarea stresului traumatic (am evitat intenţionat termenul de "diagnosticare"), cele mai semnificative elemente constitutive sunt: ● revenirea persistentă în memorie a aspectelor legate de eveniment; ● tulburări de somn (coşmaruri), diminuarea apetitului, modificări ale obişnuinţelor curente (nevoie mai mare de tutun, de alcool etc.); ● dificultăţi de amintire a

unor aspecte legate de incidentul traumatic respectiv; ● tensiune psihică, nervozitate, iritabilitate, agitaţie; ● deprimare, izolare socială, sentiment acut de vulnerabilitate, de neajutorare; ● dificultăţi de concentrare în sarcinile de rutină, reducerea semnificativă a performanţei profesionale.

Studiile au arătat că, în anumite condiţii, orice persoană – chiar şi cele "obişnuite" cu situaţiile critice – poate dezvolta reacţii tipice de stres traumatic. Absenţa raportărilor de acest gen după evenimentele deosebite nu este nici pe departe un semn al "rezistenţei psihice", ci, cel mai adesea, rezultatul unei "negări voluntare", determinate de nevoia de conservare a imaginii de sine. La această atitudine contribuie decisiv şi promovarea programatică, de către unii comandanţi, a unui model ideal, dar nerealist, de "pilot imun la pericole". Dacă aviaţia este un mediu prin excelenţă al riscurilor şi neprevăzutului, atunci se consideră, în mod greşit, că aviatorii "nu au dreptul" la vulnerabilitate psihică, percepută drept "condamnabilă" şi "ruşinoasă", iar dacă se întâmplă acest lucru, el le poate fi direct "imputat".

În realitate, suprimarea ori mascarea emoţiilor consecutive evenimentelor traumatice au, paradoxal, un efect de creştere a anxietăţii şi depresiei. Ca atare, calea de urmat nu este aceea de reprimare, ci, dimpotrivă, de scoatere la suprafaţă, de "ventilare" a tensiunii psihice generate de evenimentul traumatic. Să discuţi despre un incident critic, cum ar fi un accident de avion, sau chiar o situaţie specială, apărută în zbor şi rezolvată cu bine, are un "efect terapeutic" preventiv, chiar dacă cel implicat nu acuză în mod evident consecinţe în plan psihic. Procedeul, denumit "analiza incidentelor critice" **(Critical Stress Debriefing),** este în prezent una dintre cele mai răspândite modalităţi de intervenţie psihologică în situaţii posttraumatice.

Potenţialul traumatizant variază, desigur, în funcţie de amploarea evenimentului. Studiile arată că, în cazul incidentelor critice, aproximativ 85 la sută dintre persoane prezintă modificări psihice acute, 43 la sută continuă să aibă probleme de natură psihică după 3 săptămâni, 20 la sută – după şase luni, 10 la sută – după un an, iar 4 la sută – pot prezenta modificări cronice pe termen lung. Este bine de reţinut faptul că prezenţa unor manifestări acute, care afectează starea psihică şi capacitatea de adaptare personală, se încadrează în clasa modificărilor patologice, care necesită intervenţie medicală şi suport adecvat.

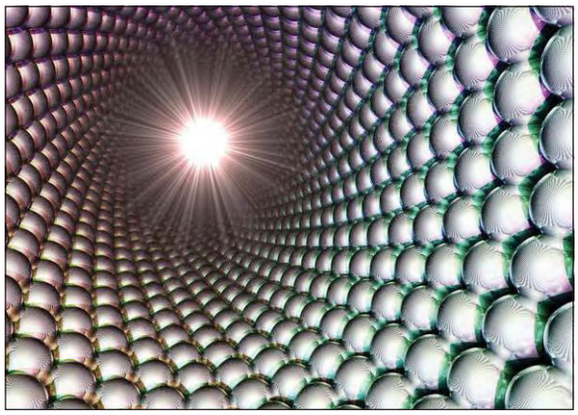
Pentru a combate efectele stresului traumatic s-a impus, din ce în ce mai insistent în ultimul deceniu, o atitudine umanistă, "tolerantă", faţă de reacţiile determinate de incidentele traumatice. Pe acest fond s-au dezvoltat o serie de tehnici de intervenţie fie cu caracter preventiv, fie cu caracter terapeutic, al căror efect s-a dovedit cu adevărat spectaculos. În esenţă, toate formele de intervenţie se bazează pe câteva principii esenţiale, şi anume: ● normalitatea reacţiilor posttraumatice. Persoanele afectate nu sunt tratate ca bolnavi, ci ca unele care reacţionează la o situaţie extremă. Cu cât intervenţia de suport are loc mai devreme, în interval de ore de la impactul traumatic, cu atât şansa evitării unui derapaj psihic este mai redusă. Oricum, primele 24 de ore sunt considerate critice pentru succesul intervenţiei; ● intervenţia preventivă, chiar şi în situaţii în care nu sunt acuzate manifestări psihice adverse, cu respectarea liberului consimţământ; ● durata intervenţiei trebuie să fie relativ redusă, pentru cei mai mulţi fiind suficientă o singură şedinţă, iar în cazurile mai dificile – două săptămâni, dar nu mai mult de 30 de zile (pragul diagnosticat pentru tulburările de stres posttraumatic, care cer o intervenţie medicală de specialitate).

În mod practic, se constituie echipe de intervenţie formate din specialişti în analiza incidentelor traumatice, care sunt deplasate de urgenţă la locul evenimentului şi care îşi oferă serviciile tuturor celor expuşi. În cazul accidentelor de avion, de exemplu, subiecţii intervenţiei pot fi membrii echipajului sau pasagerii supravieţuitori, membrii familiilor acestora, persoanele implicate accidental (locuitori din aria accidentului) şi chiar membrii echipelor de căutare, salvare şi recuperare a victimelor. Astfel de operaţiuni se desfăşoară sistematic în multe dintre armatele NATO, iar rapoartele de evaluare cu privire la efectul lor sunt, în toate cazurile, pozitive.

În ce ne priveşte, pledăm pentru dezvoltarea şi în aviaţia noastră militară a unui sistem de intervenţie în situaţii traumatice, începând cu incidentele lipsite de urmări grave şi terminând cu catastrofele care implică pierderi umane. Existenţa unui număr relativ mare de psihologi în bazele de aviaţie reprezintă o resursă de mare valoare, care ar putea fi pregătită şi antrenată în acest scop. Aceasta nu ar fi decât partea "uşoară" a unui asemenea proiect. Partea cu adevărat dificilă ţine de punerea în mişcare a acestei operaţiuni, ale cărei aspecte principale sunt: ● reglementarea procedurilor de intervenţie (baza legală pentru deplasare, protecţia confidenţialităţii etc.); ● asigurarea logistică (mijloace de anunţare şi de deplasare operativă, accesul la persoanele afectate, asigurarea unui spaţiu adecvat pentru sesiunile de analiză etc.); ● conştientizarea structurilor de comandă şi a personalului aviaţiei cu privire la utilitatea unor asemenea intervenţii. Aceasta presupune informarea pe scară largă asupra bazei ştiinţifice şi a condiţiilor în care se desfăşoară aceste intervenţii, pentru eliminarea prejudecăţilor şi a temerilor inerente în legătură cu aproape orice tip de intervenţie psihologică. Acest aspect nu trebuie subestimat. Spre exemplu, proiectul derulat de EUROCONTROL în mediul controlorilor de trafic aerian a presupus ani întregi de informare şi, în final, implementarea graduală a sistemului.

Crearea unor grupe de intervenţie şi implementarea unui astfel de sistem în aviaţia

militară ar putea fi un bun început şi un exemplu pentru întreaga instituţie militară. În acest scop, Secţia de psihologie din Institutul Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială a iniţiat un program de instruire pentru intervenţia în incidente traumatice. Efectuat pe o durată de opt săptămâni, cursul de intervenţie posttraumatică a cuprins dezbateri, analize şi studii de caz. Eficienţa acţiunii noastre se poate materializa, însă, doar prin susţinerea şi promovarea lor de către structurile de comandă ale aviaţiei militare. În acelaşi spirit, vom continua cu formarea psihologilor angajaţi în toate structurile Statului Major al Forţelor Aeriene. Sperăm ca, în următorii ani, să activăm, astfel, o reţea de specialişti capabili să ofere suport psihologic personalului aeronautic, dar şi altor categorii de persoane aflate sub efectul evenimentelor traumatice.



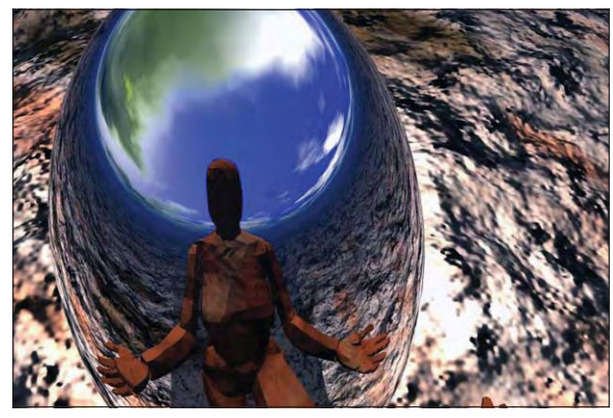
Cândva, în ultimul deceniu, un pilot a fost implicat într-o operaţiune de intervenţie la locul unei catastrofe de aviaţie, soldată cu moartea unui coleg şi prieten. Omul a rămas profund impresionat de cele văzute şi, după câteva zile în care a continuat să zboare, a raportat că nu se simte bine şi a cerut o pauză de activitate. Dar consecinţa acestei cereri a fost una nepotrivită cu situaţia. Pilotul a fost internat la un spital teritorial, unde a fost diagnosticat psihiatric şi i s-a recomandat un tratament corespunzător. Situaţia nou creată a avut un efect devastator asupra tânărului pilot, care s-a trezit, dintr-o dată, în postura de bolnav psihic, deşi el nu avea nevoie decât de o perioadă de "consumare" a unei suferinţe fireşti! Mai mult, din cauza acestei situaţii, comandanţii şi-au pierdut încrederea în el şi l-au trecut "pe linie moartă" din punct de vedere profesional. În cele din urmă, atunci când a ajuns la Institutul nostru, situaţia a fost pusă în cadrul ei firesc, dar răul făcut nu a mai putut fi recuperat integral.

Am relatat acest caz real cu speranţa că el va fi suficient de convingător pentru a genera o schimbare de atitudine în raport cu necesitatea de sprijin psihic de care au nevoie cei care sunt victime ale unor incidente traumatice profesionale.

În absenţa unei intervenţii specializate, considerăm binevenită prezentarea unor recomandări utile pentru prevenirea stresului posttraumatic şi recuperarea după incidentele critice: ● în intervalul primelor 24–48 de ore după un incident critic se recomandă alternarea perioadelor de activitate cu cele de relaxare. În acest fel se vor atenua unele dintre manifestările fizice generate de stresul traumatic (tensiune, tahicardie, agitaţie etc.); ● se va evita inactivitatea, chiar dacă persoana în cauză resimte o stare de oboseală. Nu trebuie făcut mult, dar este recomandabil ca pilotul vizat să-şi propună şi să facă ceva, fie şi lucruri banale, cum ar fi punerea în ordine a lucrurilor personale, de pildă; ● se va evita reprimarea emoţiilor sau stării de tensiune prin abuzul de alcool, tutun sau medicamente. Emoţiile legate de incident vor fi acceptate ca firești, normale. Toţi oamenii sunt afectaţi într-o măsură oarecare de experienţele negative. De aceea emoţiile nu trebuie nici negate, nici exagerate; ● o idee bună, pentru cei cărora le place să se exprime în scris, este aceea de a deschide un jurnal în care să fie notate trăirile legate de experienţa prin care au trecut. Scrisul este catartic, determină o detaşare benefică de propriile emoţii, dacă acestea sunt descrise cu sinceritate; ● nu se va uita că şi cei din jur (familia, prietenii, şefii, colegii) sunt sub efectul aceluiaşi stres, fiecare în felul lui. De aceea o atenţie aparte trebuie acordată relaţiilor cu familia, care suportă un efect uneori extrem de intens de pe urma şocului celui drag. Este o atitudine greşită evitarea discutării cu membrii familiei despre situaţia traumatică. Pe de o parte, absenţa oricărei informaţii îi va speria şi mai mult, exagerând riscul. Pe de altă parte, refuzând dialogul cu ei, cel în cauză se lipseşte de un suport preţios tocmai din partea celor care sunt cei mai dispuşi în a-l oferi; ● se impune multă răbdare, deoarece revenirea cere uneori timp. Dar, dacă trec mai mult de 30 de zile fără ca simptomele supărătoare să dispară, este recomandabilă consultarea unui specialist; ● se va evita luarea unor decizii majore pe fondul stării de stres posttraumatic, cum ar fi demisia, schimbarea funcţiei sau a locului de muncă. Stresul nu este un bun sfătuitor!; ● amintirile persistente ale evenimentului, visurile grele sunt normale pentru o perioadă de timp. Ca urmare, nu se recomandă să fie reprimate şi nici să fie trăite cu îngrijorare. Ele se vor reduce, până la dispariţie, cu timpul; ● nu se vor schimba obiceiurile cotidiene, nu trebuie evitate contactele uzuale. Izolarea este cel mai sigur mod de plasare într-un mediu artificial, în care trăirile traumatice se vor accentua; ● se recomandă mese echilibrate şi regulate, fără excese. Corpul şi mintea au nevoie de un aport nutritiv adecvat pentru a se recupera complet.

Iar pentru cei care se întâmplă să fie în preajma unor colegi care au trecut printr-un incident traumatic, următoarele recomandări pot ajuta la o recuperare mai uşoară a acestora: ● fiţi un bun ascultător dacă vi se povesteşte întâmplarea şi nu ezitaţi să vă interesaţi despre trăirile generate de aceasta; ● evitaţi cu grijă orice observaţie critică cu privire la eventualele "imperfecţiuni" sau "greşeli" făcute de cel implicat pe parcursul evenimentului. Rezistaţi tentaţiei de a scoate în evidenţă felul, evident mai bun, în care dumneavoastră înşivă aţi fi acţionat. După război, mulţi viteji se arată! Mai mult, dacă cel în cauză are tendinţa de a se considera vinovat, încercaţi să-l îndepărtaţi de acest gând; ● dacă sunteţi tratat cu iritare sau agresivitate, rezistaţi tentaţiei de a replica şi de a vă simţi jignit. Agresiunea nu vă este decât aparent adresată; de fapt, cea "vizată" este situaţia creată de incident; ● încercaţi să fiţi alături cât mai mult timp de cel traumatizat, fără a exagera, totuşi, dar manifestându-vă cu simpatie atenţia şi disponibilitatea; ● nu încercaţi consolări de genul: **"zi mersi că ai scăpat!", "te-ai născut a doua oară!", "bine că eşti în viaţă, restul nu are importanţă!".** Astfel de afirmaţii nu fac decât să accentueze şi să prelungească sentimentul pericolului. Este mult mai important ca persoana în cauză să fie convinsă că în prezent se află într-o situaţie sigură şi că toate eventualele neajunsuri se vor rezolva.

Colonel dr. MARIAN POPA



Eurocopter TIGER

Polivalent, puternic, **Eurocopter-Tiger** a fost realizat prin eforturile Franţei şi Germaniei. Primele discuţii privind construcţia în comun a elicopterului au avut loc în anul 1984, iar decizia finală a fost luată la 13 noiembrie 1989.

Acordul, care iniţial prevedea construirea a trei aparate neînarmate (pentru evaluarea performanţelor aerodinamice), a unui aparat configurat ca vânător de tancuri şi a cinci aparate pentru misiuni mixte (de atac şi recunoaştere), a avut ca prim rezultat zborul prototipului PT-1, la 21 aprilie 1991, urmat de zborurile altor prototipuri, până la 21 februarie 1997.

Încercări statice de verificare a vibraţiilor, redesenări ale fuzelajului, verificări ale integrării echipamentelor de bord, alte încercări în zbor efectuate au culminat cu lansarea, de către prototipul PT-5, în luna mai 1997, a rachetei HOT-2.

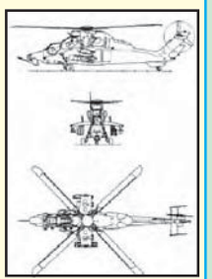
Au fost verificate, de asemenea, posibilităţile de operare a elicopterului în condiţii arctice, prin participarea la exerciţii în Suedia a variantei PT-4, echipată cu tren de aterizare pe schiuri, necesar decolării/aterizării din terenuri înzăpezite, la temperaturi de până la – 30°C.

Reducerea constantă a bugetelor destinate apărării din ţările participante la proiect a făcut ca intrarea efectivă în serviciu a elicopterului Eurocopter-Tiger să aibă loc abia în anul 2001.

Varianta PT-4, echipată cu tun de bord, rachete aer-aer MISTRAL şi rachete nedirijate, s-a transformat în varianta corespunzătoare cerinţelor franceze de sprijin şi escortă Tiger HAP, iar varianta PT-5, echipată cu rachete aer-aer STINGER, a devenit Tiger UHT/HAC, conform cerinţelor germane de sprijin în luptă şi multirol.

Franţa intenţionează să comande 115 aparate Tiger HAP şi 100 de aparate Tiger HAC, iar Germania – 211 aparate Tiger UHT. Livrările au început în anul 2001, urmând a se desfăşura până în deceniul al doilea al secolului XXI.

Tiger HAP



Este destinat sprijinului aerian pe timp de zi şi de noapte, operaţional inclusiv în condiţii NBC. Încă din faza de dezvoltare a proiectului, au fost luaţi în calcul trei parametri definitorii: posibilitatea de descoperire de către inamic cât mai redusă (atât vizual şi radar, cât şi în infraroşu); eficienţa maximă a armamentului şi a sistemului de control al focului (cu eforturi minime din partea echipajului); costuri de exploatare cât mai reduse.

Este echipat cu un tun de bord calibru 30 mm. I se pot acroşa atât rachete nedirijate de calibrul 68 mm, cât şi rachete inteligente aer-aer MISTRAL. Sistemul de control al focului este controlat de echipamente TV şi în infraroşu. Avionica este completată de display-uri color multifuncţionale şi sisteme de avertizare radar/laser.

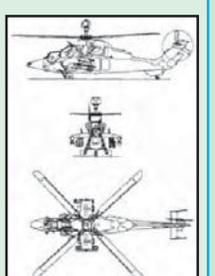
La data de 8 decembrie 2004, Ministerele Apărării din Spania şi Franţa au semnat un contract ce prevedea dezvoltarea variantei multirol HAP/UHT a elicopterului Eurocopter Tiger. Acesta urmează să fie echipat cu varianta îmbunătăţită a motorului MTR 390 produs de Turbomeca, Rolls-Royce şi MTU Aero Engines. Un număr de 440 de motoare MTR 390 au fost comandate (inclusiv piese de schimb, atât în varianta standard, cât şi în cea modernizată), pentru a echipa 206 aparate comandate de Franţa, Germania, Australia şi Spania.

Pagini realizate de
ADRIAN SULTĂNOIU

CARACTERISTICI TEHNICO-TACTICE

- **Lungimea:** 14,8 m (15,0 m inclusiv tunul de bord, pentru varianta HAP), respectiv 15,8 m cu rotorul în mişcare;
- **Înălţimea:** 3,83 m (5,20 m în varianta UHT/HAC);
- **Diametrul rotorului principal:** 13,00 m;
- **Anvergura** (fuzelaj şi grinzi de acroşare)**:** 4,52m;
- **Greutatea maximă:** 5.925 kg;
- **Echipajul:** 2 persoane în tandem (pilot şi gunner);
- **Încărcătura maximă:** 1.800 kg (1.650 kg în varianta UHT/HAC)
- **Propulsia:** două motoare MTR 390;
- **Puterea motoarelor la decolare:** 958 kW;
- **Puterea motoarelor în regim continuu:** 873 kW;
- **Viteza de croazieră:** 280 km/h (260 km/h în varianta UHT/HAC);
- **Autonomia de zbor:** 800 km.

Tiger UHT/HAC



Elicopter multirol. Echipat cu un tun de bord aer-aer calibru 12,7 mm. Dispune de senzori multipli din generaţia a doua Euromep Osiris (FLIR, TV şi laser), situaţi deasupra rotorului principal, precum şi de senzori FLIR destinaţi pilotajului, situaţi în „nasul" aparatului.

Elicopterul este înzestrat cu rachete aer-aer STINGER şi rachete nedirijate calibru 68 mm, acestea din urmă conferind aparatului capabilităţi de sprijin aer-sol.

Primul Eurofighter simplă comandă a fost livrat Luftwaffe

La 14 februarie 2005, a fost înregistrată livrarea către Luftwaffe a primului avion de luptă Eurofighter simplă comandă, avion destinat operaţiilor aeriene.

Acesta se alătură, astfel, celor 8 aeronave Eurofighter dublă comandă destinate antrenamentului piloţilor, aflate deja în înzestrarea Forţelor Aeriene Germane.

Primul avion Eurofighter simplă comandă a fost recepţionat în data de 29 decembrie 2004 de către Forţele Aeriene Spaniole.

Avionul, echipat cu tehnologie de ultimă generaţie, va deveni în perioada următoare o componentă esenţială a sistemului de apărare aeriană în Germania, Marea Britanie, Spania şi Italia.

Bulgaria va achiziţiona 12 elicoptere Cougar şi 6 Panther

Recent, a fost semnat, la Sofia, contractul între Ministerul Apărării al Bulgariei şi compania Eurocopter privind achiziţionarea de către partea bulgară a 12 elicoptere de tipul AS 532 AL Cougar şi 6 de tipul AS 565 MB Panther.

Livrarea celor 18 elicoptere se va desfăşura pe o perioadă de 3 ani, primele 3 elicoptere urmând a intra în dotarea armatei bulgare la sfârşitul anului 2006.

Aparatele Cougar vor intra în înzestrarea Forţelor Aeriene Bulgare şi vor participa atât la misiuni tactice de transport, cât şi la misiuni de salvare şi supraveghere.

Dacă va fi necesar, acestea vor putea fi puse la dispoziţia NATO în teatrele de operaţii sau vor participa la misiuni sub egida Naţiunilor Unite.

Elicopterele Panther vor înzestra Forţele Navale Bulgare, urmând a fi utilizate în misiuni de supraveghere, căutare şi salvare pe mare. De asemenea, în cazul unui conflict, vor putea fi utilizate atât în lupta antisubmarin, cât şi în operaţiuni la suprafaţă.

Achiziţionarea elicopterelor face parte din procesul de restructurare a Armatei Bulgare, ca urmare a integrării ţării în NATO.

AIREX 2005

Exerciţiul **AIREX 2005,** desfăşurat la sfârşitul lunii ianuarie în Franţa, a reprezentat ultimul test înaintea intrării forţelor armate franceze în structura NRF (NATO Response Force). Cu această ocazie, Armée de l'Air – aviaţia militară franceză – şi-a demonstrat capacitatea de reacţie şi de conducere a operaţiilor aeriene la nivel internaţional.

La exerciţiu a participat şi un detaşament pe linie de stat major din cadrul Royal Air Force, acesta având un rol important în modul de conducere a acţiunilor tactice planificate.

AIREX 2005 a fost considerat un succes şi, totodată, o repetiţie utilă, având în vedere faptul că la 1 iulie 2005 Franţa va deveni naţiunea conducătoare în cadrul NRF pentru o perioadă de 6 luni, urmând ca în ianuarie 2006, aceasta să predea ştafeta Marii Britanii.

FORŢELE AERIENE CANADIENE MODERNIZEAZĂ CF-18 HORNET

Compania Boeing şi Ministerul Canadian al Apărării au semnat, la 18 februarie 2005, contractul privind faza a doua de modernizare a avionului CF-18 HORNET.

Un număr de 80 de avioane CF-18 HORNET aparţinând Forţelor Aeriene Canadiene, aflate la jumătatea perioadei de exploatare, sunt supuse în prezent unui amplu proces de modernizare pentru a putea fi menţinute în serviciul operaţional până la sfârşitul anului 2017.

Valoarea aproximativă a programului depăşeşte suma de 2 miliarde de dolari, iar procesul de modernizare se va derula în mai multe etape. Avionul va fi dotat cu un nou radar, cu un nou sistem de comunicare şi poziţionare globală prin satelit, sistem de vedere în infraroşu pe timp de noapte, rachete aer-aer şi aer-sol de ultimă generaţie, panou de control modern, sistem de contramăsuri electronice etc.

Aceste capabilităţi vor face din CF-18 HORNET una din componentele de bază ale sistemului de apărare aeriană a Americii de Nord, conform acordului NORAD. De asemenea, va participa la misiuni de menţinere a păcii sub conducerea NATO şi UE.

"GOLFUL 2005"

În perioada 19 februarie – 12 martie 2005 s-a derulat, în Emiratele Arabe Unite, exerciţiul internaţional **"GOLFUL 2005".**

Patru avioane Mirage 2000-D şi patru Mirage 2000-S aparţinând Forţelor Aeriene Franceze au fost deplasate la d'Al Dhafrah.

"GOLFUL 2005" este un exerciţiu desfăşurat în baza acordului de cooperare dintre Franţa şi Emiratele Arabe Unite, în vederea realizării interoperabilităţii între cele două forţe aeriene pentru a participa la misiuni comune de menţinere a păcii.

RAYTHEON MODERNIZEAZĂ RACHETELE PATRIOT

La începutul lunii februarie a.c., în cadrul unui test desfăşurat în poligonul de lansare a rachetelor White Sands, două rachete Patriot GEM-T au interceptat şi au distrus două avioane fără pilot. Lansările au fost planificate în vederea testării noilor rachete Patriot.

Dintr-un număr de 376 de rachete Patriot PAC-2 ce trebuiau modernizate, de compania Raytheon, în configuraţia GEM-T, 230 au fost deja livrate armatei americane. Configuraţia GEM-T este mai economică şi mai fiabilă în comparaţie cu configuraţia PAC-2, atât datorită costurilor mai mici de întreţinere, cât şi noilor capabilităţi rezultate în urma programului de modernizare.

FROZEN STAR 2005

În perioada 08–14 ianuarie 2005, Forţele Aeriene ale Marii Britanii şi Canadei au participat la exerciţiul anual **FROZEN STAR,** desfăşurat în regiunea Goose Bay (Canada).

Scopul acestui exerciţiu a fost acela de a oferi echipajelor, inginerilor şi personalului de la sol posibilitatea antrenării în condiţii climaterice foarte scăzute. Trebuie subliniat faptul că, la începutul lunii ianuarie, temperatura în Goose Bay a atins un minim de –45°C.

În aceste condiţii, trupele paraşutate în zona de antrenament au fost obligate să apeleze la tehnici de supravieţuire în condiţii extreme: vânat, deplasări cu snowmobilul şi pe schiuri etc.

T-50 Golden Eagle

Dezvoltat de către KAI (Industria Aerospaţială Sud-Koreeană) sub asistenţă Lockheed Martin, avionul şcoală T-50 Golden Eagle este destinat antrenării piloţilor studenţi pentru trecerea pe avioanele de luptă supersonice.

În prezent, Forţele Aeriene ale Republicii Koreea (ROKAF) conduc programul de testare în zbor a avionului la baza aeriană Sacheon. Până acum, toate testele efectuate au corespuns aşteptărilor oficialilor, astfel încât, este posibil ca până la sfârşitul anului primul avion să fie livrat ROKAF.

În luna ianuarie, şeful statului major al Forţelor Aeriene ale Republicii Koreea, generalul Lee Han-ho, a efectuat un zbor-test cu avionul T-50. Generalul a fost impresionat de capabilităţile avionului, felicitând cu această ocazie echipa care a lucrat la dezvoltarea proiectului.

Bombardiere ruseşti pentru China

Şeful Forţelor Aeriene Ruse a anunţat, în cursul lunii ianuarie, faptul că Rusia ar putea vinde Chinei mai multe bombardiere de tipul Tu-22M3 şi Tu-95.

Acest anunţ vine la puţin timp după ce Rusia şi China şi-au anunţat intenţiile de a susţine un exerciţiu militar comun, în cursul acestui an, pe teritoriul Chinei. Discuţiile pe această temă au avut loc cu ocazia vizitei ministrului rus al apărării, Serghei Ivanov, la Beijing, de la sfârşitul anului trecut, în contextul în care Uniunea Europeană a decis să nu ridice embargoul impus Chinei în 1989 privind exportul de armament.

Această decizie a reprezentat o oportunitate pentru Rusia de consolidare a relaţiilor cu China, în special în privinţa livrării de armament şi tehnologie militară.

Tornado GR4 – aterizare forţată

Un avion de tipul Tornado GR4 din cadrul Escadrilei 12 a Royal Air Force cu baza la Lossiemouth, Scoţia, a aterizat forţat în data de 21 februarie, datorită unei probleme apărute în timpul zborului.

În urma aterizării avionul a luat foc, însă reacţia rapidă a echipei de intervenţie în astfel de situaţii a condus la stingerea rapidă a incendiului şi la salvarea aeronavei şi a celor doi membri ai echipajului.

O echipă de specialişti va analiza cauzele care au determinat incidentul aviatic.

FORŢELE AERIENE RUSE "PARIAZĂ" PE SU-27 MODERNIZAT

Un număr de 7 avioane de luptă Su-27 modernizate au fost livrate, de curând, împreună cu întregul echipament de mentenanţă şi noul arsenal, Forţelor Aeriene Ruse.

Su-27 modernizat este un avion de luptă multifuncţional, adaptat oricăror condiţii meteo şi echipat cu rachete aer-sol de mare precizie. "Deşi este cel mai modern avion de care dispunem, în urma modernizării costurile de întreţinere au scăzut substanţial. De asemenea, resursele existente permit exploatarea acestui avion pentru o perioadă de cel puţin 13 ani" –, a declarat şeful Forţelor Aeriene Ruse, generalul-colonel Vladimir Mikhaylov.

Deşi se aşteaptă recepţionarea a peste 200 de Su-27 modernizate în următorii ani, în paralel vor fi demarate şi procedurile de producţie ale celei de-a cincea generaţii de avioane de luptă, conform generalului Mikhaylov.

"Războiul stelelor", ameninţat de noua rachetă rusească TOPOL

Conform agenţiei de ştiri MosNews, Rusia a testat, de curând, o rachetă balistică ce ar putea face nefolositor proiectul american "Războiul Stelelor".

Scot Ritter, un inspector american în probleme de armament, a declarat că racheta balistică mobilă SS-27 Topol-M dispune de sisteme ce o fac invulnerabilă acţiunii laserului. Astfel, sistemul de apărare cu laser al SUA – un program care oricum este în urmă – ar fi deja depăşit. Pe lângă manevrabilitatea sporită a rachetei, care este capabilă să lanseze trei încărcături nucleare şi patru capcane de protecţie, posibilităţile de interceptare sunt reduse şi datorită faptului că aceasta se prăbuşeşte în faza terminală a zborului.

În replică, purtătorul de cuvânt al Agenţiei de Apărare cu Rachete a SUA, Rick Lehner, a declarat că scopul agenţiei sale este să neutralizeze "cele mai rudimentare rachete pe care le dezvoltă Coreea de Nord şi Iran. Posibilitatea ca Teheranul şi Phenianul să achiziţioneze rachete SS-27 Topol-M este necunoscută pentru noi".

X-45A a trecut testul "linia de ochire"

La sfârşitul lunii ianuarie, la Baza Aeriană Edwards, oficialii echipei de testare a sistemului aviatic de luptă fără pilot X-45A au efectuat cu succes un transfer de comandă şi control folosind capacităţile liniei de ochire a două drone (avioane fără pilot).

Testul de zbor "linia de ochire" a relevat fiabilitatea programului software Black 3 privind capacităţile tactice de comandă şi control ale avionului X-45A. Astfel, o dată ce pilotul de bază a lăsat libere comenzile sistemului, pilotul din zona de responsabilitate sau din zona de luptă, aflat la o distanţă de până la 900 de mile, va prelua controlul ambelor avioane. După încheierea misiunii, comanda şi controlul avioanelor vor fi transferate înapoi pilotului de bază.

Cu toate că recentele zboruri au testat programul Block 3, datorită căruia X-45A poate zbura autonom în misiuni coordonate cu o singură ţintă, oficialii Agenţiei de Cercetare Avansată a Proiectelor de Apărare au declarat că aşteaptă livrarea programului Block 4, care va mări capabilităţile avionului, astfel încât acesta să poată urmări în timpul misiunii ţinte multiple.

SISTEMUL DE RACHETE ISKANDER PROVOACĂ FUM FĂRĂ FOC!

Rusia nu poartă discuţii cu Siria în vederea vânzării sistemului de rachete Iskander – susţine ministrul rus al apărării, Serghei Ivanov. "Nu există nici un fel de discuţii între Rusia şi Siria cu privire la livrarea unor astfel de rachete. Astfel de discuţii nu au loc" – a declarat Ivanov în cadrul vizitei efectuate, la jumătatea lunii ianuarie, în Statele Unite.

Washingtonul a abordat acest subiect datorită tensiunilor diplomatice ivite între Rusia şi Israel în urma unor rapoarte conform cărora Rusia plănuieşte să vândă sistemul de rachete Iskander Siriei. În cazul în care ipoteza s-ar confirma, gama de rachete pe care le deţine i-ar permite Siriei să lovească ţinte de pe tot teritoriul Israelului.

Între timp, Ivanov a subliniat că vânzările rachetelor în discuţie nu apar sub nici o restricţie internaţională. "Aceste rachete nu sunt acoperite de nici o restricţie sau obligaţii internaţionale asumate de Rusia. Nu există restricţii asupra livrării lor către state străine", a declarat ministrul rus al apărării.

Nou centru de sprijin aviatic în Alabama

La 17 ianuarie 2005, EADS a semnat un angajament pentru investiţii şi expansiune industrială în Mobile, Alabama (SUA).

În acest sens, EADS CASA va face o investiţie iniţială de 1 milion de dolari pentru construirea unei noi baze aviatice. Centrul va avea iniţial 30 de angajaţi şi va sprijini Paza de

Coastă pentru trecerea în serviciul activ al avionului de patrulă maritimă CN-235. De asemenea, va asigura instruirea, cu ajutorul simulării pe computer a personalului Pazei de Coastă şi a personalului auxiliar. O altă misiune va fi aceea de a aproviziona cu piese de schimb primare depozitul şi centrul de service pentru avioanele aparţinând EADS CASA ce operează în America de Nord.

Avioanele CN-235, care au fost achiziţionate pentru misiunile de patrulă maritimă ale Pazei de Coastă, vor deveni un element important al programului Deepwater, program destinat consolidării securităţii Statelor Unite.

Elicoptere AS 532 UL Cougar pentru Spania

Compania Eurocopter a livrat, de curând, Ministerului Apărării din Spania, două aparate AS 532 UL Cougar, versiunea VIP. Acestea vor face parte din Escadrila 402 a Forţelor Aeriene Spaniole cu baza la Cuatro Vientos, la sud de Madrid, şi se vor alătura flotei existente de 4 elicoptere AS 332 M1 şi două AS 332 B Super Puma destinate transportului oficialităţilor.

Contractul, în valoare de peste 33 milioane de dolari, acoperă costul elicopterelor, serviciul de mentenanţă al acestora şi antrenarea piloţilor.

Milionarul american Steve Fosset a devenit prima persoană din lume care a efectuat un zbor non-stop, singur la bordul unui avion, în jurul Pământului.

După 67 de ore de la decolare, Steve Fosset a reuşit să-şi ducă la bun sfârşit periplul individual, aterizând cu avionul ultrauşor Virgin Atlantic GlobalFlyer pe aceeaşi pistă din Kansas, de unde începuse aventura.

Avionul lui Steve Fosset – un om care a bătut până acum peste 100 de recorduri, în diverse domenii – a urmat un traseu care l-a purtat peste Atlantic, nordul Africii, Asia şi Pacific.

Ocolul Pământului în 67 de ore

A fost o probă fizică remarcabilă, Fosset furând de câteva ori doar o picoteală de câteva minute, hrănindu-se cu numai 12 milkshake-uri şi făcându-şi nevoile în sticle.

Aventura a fost la un pas de eşec, în momentul în care, pe la jumătatea traseului, s-a descoperit că aparatul a consumat la decolare mult mai mult combustibil decât se estima, şi s-a pus problema abandonării tentativei. În final, GlobalFlyer a fost ajutat de vânturile de altitudine foarte puternice, care i-au permis să facă economie de combustibil, în condiţiile în care a zburat cu o viteză de aproximativ 600 kilometri pe oră, la o altitudine de peste 13.000 de metri.

"Sunt cu adevărat norocos. Mi-am împlinit visul", a declarat milionarul în vârstă de 60 de ani, destins şi vizibil încântat de faptul că este aplaudat îndelung de sutele de persoane adunate pe aeroport.

Zborul a fost finanţat de omul de afaceri britanic Richard Branson, "complice" al lui Fosset în mai multe aventuri, afaceristul dorind să testeze materialele compozite ultrauşoare cu scopul de a reduce greutatea şi, implicit, consumul de carburant al avioanelor de linie.

SUEDIA VA TESTA RACHETA METEOR

Echipa suedeză destinată testării rachetei aer-aer Meteor va începe pregătirile pentru testarea armei în luna mai, urmând ca în octombrie să fie efectuată prima lansare. În urma analizării parametrilor, va fi efectuată o a doua tragere, în interval de o lună de la prima testare.

Lansările vor avea loc în poligonul Vidsel, cu ajutorul a patru avioane de tipul Gripen. Acestea vor fi dotate cu un sistem de contramăsuri electronice destinat special testării capabilităţilor rachetei aer-aer Meteor.

Pagini realizate de
locotenent MIRCEA BARAC

PORTAVIONUL "CHARLES DE GAULLE"

În ultimii ani, Forţele Navale Franceze au trecut printr-o importantă etapă de modernizare. În ceea ce priveşte aeronavele învechite, acestea au fost retrase din uz, (F-8P "Crusader", Etendard IVM şi Brequet 1050 "Alize"). Pentru a înlocui tipurile mai sus menţionate, Rafale M a fost ales ca un comptetitor mai mult decât bun pentru Eurofighter şi Joint Strike Fighter (JSF). În ciuda intrării în serviciu a avioanelor Rafale M, Super Etendards au suferit un program extins de modernizare, ceea ce le va da posibilitatea de a folosi proiectile ghidate prin laser. Super Etendards upgradat poartă acum numele de SEM – Super Etendards Modernisé.

Chiar dacă nu este de producţie franceză, avionul de tip E-2C Hawkeye a intrat în înzestrarea Forţelor Navale Franceze. E-2C este folosit ca platformă de Avertizare Aeropurtată Timpurie (AWACS), misiunea sa principală fiind recunoaşterea avioanelor inamice ce ar putea reprezenta o ameninţare pentru portavion sau alte obiective strategice.

Următorul pas al modernizării a fost scoaterea din uz a navelor învechite. Portavionul "Foch" a fost retras, după 40 de ani de activitate, în anul 2000, fiind înlocuit de noul şi modernul portavion CVN "Charles de Gaulle". Iniţial, vasul a fost botezat "Richelieu", dar, din raţiuni politice, a fost redenumit "Charles de Gaulle", după faimosul general francez din cel de-al doilea război mondial. Această hotărâre s-a luat în timpul perioadei politice a lui Jacques Chirac, în anii '80.

Construcţia portavionului "Charles de Gaulle" a început în mai 1984, la Brest, pe coasta franceză. Nava a intrat în serviciu în anul 2000, după o largă serie de teste ce au început în ianuarie 1999. În timpul perioadei de testare au apărut o serie de probleme. Drept urmare, puntea de decolare-aterizare a fost lungită cu 4,4 metri pentru a putea opera noile E-2C Hawkeye, astfel încât, după aterizare, puntea să poată fi eliberată rapid pentru următoarele avioane. Pentru această modificare portavionul a trebuit să reintre la docurile din Brest. El a devenit pe deplin operaţional în mai 2001. În decembrie 2001 a părăsit apele teritoriale franceze pentru a participa la Operaţiunea "Enduring Freedom", de luptă împotriva terorismului internaţional, fiind staţionat în Golful Arab.

Vechiul portavion "Foch" a fost achiziţionat de Guvernul Braziliei în septembrie 2000, fiind rebotezat "Sao Paulo" de către Forţele Navale Braziliene. Alt portavion francez, "Clemenceau", a fost retras în 1997.

În momentul intrării în serviciu a lui "Charles de Gaulle", în anul 2001, Forţele Navale Franceze au deschis o nouă eră din lunga lor istorie, cu un portavion supermodern, depăşind astfel cu mult celelalte forţe navale din Europa. Forţele Navale Regale, de exemplu, au în dotare trei portavioane – HMS "Invincible", HMS "Illustrious" şi HMS "Ark Royal". Acestea operează cu avioane Harrier şi Sea Harrier, avioane de tip VTOL (Vertical Take Off and Landing), aceasta însemnând că pot decola şi ateriza vertical sau pot folosi catapulta care există la capătul punţii de decolare-aterizare. Forţele Navale ale Spaniei au un singur portavion, "Principe de Asturias", care utilizează, de asemenea, aeronave de tip VTOL, în acest caz EAV-8B Matador, construite după licenţă Sea Harrier. Ultima ţară europeană care mai deţine un portavion este Italia, Forţele Navale Italiene având în înzestrare portavionul "Giuseppe Garibaldi", acesta fiind din aceeaşi clasă cu portavioanele Marii Britanii şi Spaniei. În comparaţie cu portavioanele menţionate mai sus, "Charles de Gaulle" este de două ori mai mare.

"Charles de Gaulle" va fi cea mai importantă navă a Forţelor Navale Franceze în anii următori. Există planuri pentru construirea unui al doilea portavion, cu aceleaşi caracteristici, ce ar putea fi operaţional în 2010–2015, dar costul uriaş al portavionului "Charles de Gaulle", de aproximativ 3 miliarde de euro, va fi hotărâtor în luarea acestei decizii.

Propulsie nucleară

Franţa este, la ora actuală, singura ţară în afară de Statele Unite care deţine un portavion nuclear în serviciu. Forţele Navale Americane (US Navy) au în dotare nouă portavioane de acest tip, cel de-al zecelea urmând să fie gata până în 2009. Portavioanele americane fac parte din clasa Nimitz şi sunt echipate pentru multiple misiuni de luptă. Primul submarin din această clasă, USS "Nimitz", a intrat în serviciu în 1975, iar ultimul, USS "Ronald Reagan", în iulie 2003. Lucrările pentru cel de-al zecelea şi ultimul din clasa Nimitz, portavionul USS "George H. W. Bush", au început în septembrie 2003, fiind planificat a intra în serviciu în 2009.

De pe aceste portavioane americane se operează cu următoarele aeronave: avioane – F-14D Bomcats, F/A-18 Hornet, S-3B Viking, E-2C Hawkeye şi EA-6B

Prowler; elicoptere – SH-60F şi HH-60H Seahawks. Atât avioanele F-14D, cât şi cele S-3B Viking sunt în curs de retragere, fiind înlocuite cu F/A-18 E/F SuperHornet.

De pe portavionul "Charles de Gaulle"poate opera o flotă de peste 40 de aeronave, de la elicoptere la avioane de luptă cu reacţie, acesta având o punte de 12.000 metri pătraţi. Transportă elicoptere de tip SA-319B Alouette III, SA-365F Dauphin, AS-656 MA Panther şi Westland "Lynx"; avioane de vânătoare: Rafale M şi Super Etendards; avioane de avertizare aeropurtată timpurie (AWACS): E-2C Hawkeye. Pe viitor, se vor folosi şi elicopterele de fabricaţie europeană NH-90.

Piesa de rezistenţă a Forţelor Navale Franceze rămâne totuşi Super Etendards, ce va fi în serviciu cel puţin până în 2010, după recenta sa modernizare. Super Etendards Modernisé poate îndeplini şi misiuni de recunoaştere aeriană, misiuni îndeplinite anterior de Etendards 4M. Super Etendards este în prezent în serviciul a două escadrile de la Baza Aeriană Navală Landviseau (Bretagnia), dar se crede că în cele din urmă vor fi înlocuite cu peste 60 de avioane Rafale M.

Dispozitiv cu laser pentru apuntare

"Charles de Gaulle" este singurul portavion european cu un sistem de decolare-aterizare convenţional, portavioanele britanice, spaniole şi italiene sunt potrivite numai pentru avioane cu decolare-aterizare pe verticală, de pe acestea acţionând în principal avioane Sea Harrier şi AV-8, împreună cu diverse elicoptere pentru misiuni de salvare. Aceste portavioane sunt inferioare din punct de vedere al dimensiunilor şi al numărului de avioane transportate faţă de "Charles de Gaulle". Pentru aterizare pe "Charles de Gaulle" se foloseşte DALAS (Dispositif d'Aide a l'Appontage au Laser System), sistem de apuntare cu ajutorul laserului. Acest dispozitiv determină cu precizie poziţia aeronavei şi oferă ofiţerului cu aterizarea date exacte, pentru ca acesta să ghideze pilotul pe panta de aterizare către navă. Sunt trei culori folosite de DALAS: verde – panta de aterizare este corectă, portocaliu – uşor în afara pantei, roşu – panta este greşită. Pe această bază ofiţerul cu aterizările poate decide dacă un avion trebuie să rateze şi să încerce o nouă aterizare. Sistemul DALAS de ghidare a aterizării cu ajutorul laserului este un instrument deosebit de folositor atât pentru pilot, cât şi pentru ofiţerul cu aterizările.

"Sea Trails – 2004"

La sfârşitul lui octombrie 2004, în cadrul exerciţiului "Sea Trails – 2004", s-a efectuat brevetarea piloţilor de pe Super Etendards.

La 24 octombrie 2004, "Charles de Gaulle"a părăsit portul Toulon, din sudul Franţei, având la bord 12 avioane Super Etendards, două Hawkeye, un Alouette III şi două elicoptere Dauphin. În timpul acelei săptămâni, aeronavele Super Etendards au zburat atât ziua, cât şi noaptea. Exerciţiul a avut loc la 50 de mile depărtare de coasta Toulonului, ieşirile zilnice constând în două-trei valuri de Super Etendards. Înaintea lor decola un E-2C Hawkeye împreună cu "PEDRO" – elicopterul de salvare care este în alertă în timpul decolărilor şi aterizărilor, E-2C Hawkeye monitorizând tot traficul aerian din vecinătatea navei.

În timpul acestui exerciţiu au fost simulate atacuri cu Mirage 2000, de la Escadrila Istres le Tube, şi cu A-4 Skyhawk aparţinând Aviation Defence Service, o companie civilă angajată de Ministerul Apărării Francez pentru diferite scopuri, cum ar fi tractarea ţintelor sau războiul electronic. Super Etendards-urile de pe "Charles de Gaulle" au avut misiunea de a apăra portavionul de avioanele "inamice".

Misiunile de zbor aveau loc de la ora 10 dimineaţa până la miezul nopţii, în funcţie de condiţiile meteorologice. În timpul fiecărei zile, cel puţin cinci Super Etendards erau lansate de pe cele două catapulte de la bordul portavionului,

catapulte ce au posibilitatea să lanseze un avion la fiecare 30 de secunde.

Planuri de viitor

Forţele Navale Franceze plănuiesc construirea unui al doilea portavion care să intre în serviciu în 2010–2015, dar au anunţat şi realizarea, în parteneriat cu Royal Navy, a unui nou portavion, care nu va face parte din aceeaşi clasă cu "Charles de Gaulle", ci va fi unul propulsat convenţional. Prezenţa Franţei în apele internaţionale pare asigurată după participarea la operaţiunea "Enduring Freedom". În 2005 va participa la diferite exerciţii internaţionale din toată lumea, afirmând capabilitatea Franţei în teatrele internaţionale, cu "Charles de Gaulle" având posibilitatea de a lovi oricând şi oriunde.

Material asigurat de
PAUL KIEVIT şi CARLO KUIT
de la "Bronco Aviation"

În mijlocul unei tranziţii dificile

FORŢELE AERIENE BULGARE

Bulgaria a fost integrată în NATO în martie 2004. Pentru aceasta, între anii 1999 şi 2003, Forţele Aeriene Bulgare au suferit un amplu proces de reorganizare şi restructurare, în urma căruia doar o treime din bazele aeriene, un sfert din flota de avioane şi mai puţin de o treime din personalul care compunea Bulgarski Voennovazdushni Sili (FAB) în anul 1997 au supravieţuit.
Obstacole de natură organizaţională, politică şi tehnologică au întârziat atât procesul de modernizare şi înlocuire a flotei, cât şi îmbunătăţirea instrucţiei de luptă a echipajelor de zbor. Depăşirea acestor probleme ar putea transforma Forţele Aeriene Bulgare într-o structură de mici dimensiuni, dar cu posibilităţi de acţiune sporite, capabilă să fie un partener viabil în cadrul structurilor aeriene ale NATO.

Se aşteaptă noi restructurări între 2005 – 2006

Statul Major al Forţelor Aeriene Bulgare are în subordine Comandamentul Apărării Aeriene, Comandamentul Aviaţiei Tactice şi o bază de instrucţie. Comandamentul Apărării Aeriene este format dintr-o bază aeriană de luptă, trei brigăzi de rachete sol-aer şi o brigadă radiotehnică; Comandamentul Aviaţiei Tactice are în compunere trei baze aeriene (de atac, de elicoptere şi de transport); Baza de Instrucţie se subordonează direct Statului Major al FAB şi dispune de o structură activă şi una non-operaţională.

Dezvoltarea Forţelor Aeriene ca parte componentă a Forţelor Armate Bulgare a urmat îndeaproape deciziile conducerii politice a ţării din anii 1999–2000. Astfel, Bulgaria s-a angajat într-o schimbare decisivă, prin aderarea la structurile NATO. Un inventar descrescător, combinat cu micşorarea numărului personalului şi a bugetului, arată că armata bulgară înfruntă provocări serioase. Nu numai că va trebui să asigure suveranitatea naţională într-un mediu militar şi politic complex, în Balcani, dar va trebui, de asemenea, să se conformeze standardelor impuse de statutul de membru NATO.

Până în prezent, transformarea Forţelor Aeriene Bulgare s-a concretizat în restructurarea forţelor, modernizarea infrastructurii terestre, cursuri de perfecţionare a unei limbi străine şi o modernizare, deocamdată limitată, a flotei aviatice existente.

Patrulă de elicoptere româno-bulgară, într-un exerciţiu de antrenament în comun

"Nemuritorul" MiG-21, într-o misiune de supraveghere a spaţiului aerian

Flota avioanelor de luptă, la răscruce

Forţele Aeriene Bulgare dispun în prezent de o flotă de 20 avioane MiG-21bis/Ums şi 20 de avioane de vânătoare MiG-29. Utilizarea acestora se află însă la un nivel destul de scăzut, din cauza lipsei motoarelor de schimb, precum şi a altor piese importante. Ambele tipuri de aeronave se află în serviciu la baza aeriană de la Graf Ignatievo. Aceasta este singura bază aeriană de luptă a FAB, iar din 29 martie 2004, a reprezentat cea mai mare contribuţie a Bulgariei la Sistemul NATO de Extindere a Apărării Aeriene. Aici, două avioane MiG-29 şi două MiG-21bis sunt ţinute în stare de alertă permanentă, fiind puse la dispoziţia centrului regional al NATO pentru operaţiuni aeriene combinate din Larissa, Grecia. Acest lucru se realizează prin intermediul Centrului Operaţional de Supraveghere Aeriană (ASOC).

În septembrie 2004, Forţele Aeriene Bulgare anunţau că modernizarea avionului MiG-29 era încă privită ca o prioritate, cu toate că nu se făcuseră paşi importanţi în această direcţie. Deşi oficialii bulgari consideră că MiG-29, în forma sa iniţială, nemodernizată, ar putea fi adecvat apărării aeriene, discuţiile cu compania RSK MiG asupra continuării lucrărilor de modernizare şi extinderii duratei de viaţă urmau să fie reluate la sfârşitul anului 2004. Programul de extindere a duratei de viaţă a estimat un ciclu de utilizare a avioanelor de 40 de ani şi 4.000 ore de zbor (cifrele iniţiale pentru MiG-29 erau de 20 de ani şi 2.000 ore de zbor).

Într-o primă etapă a proiectului de modernizare, proiect în valoare de 65 milioane dolari, compania rusă trebuia să furnizeze 6 avioane cu durată de viaţă (resursă) extinsă în ianuarie 2003. La puţin timp după semnarea contractului însă, se presupune că au apărut o serie de probleme, precum şi o atitudine neglijentă a RSK MiG în

Cu o avionică modernă, MiG-ul 29 ar putea reprezenta una din soluţiile de viitor ale Forţelor Aeriene Bulgare

ceea ce priveşte îndeplinirea obligaţiilor sale contractuale.

În aceste conditii, agerul, dar demodatul MiG-21 este încă cel mai folosit avion de luptă în Bulgaria. Însă zilele acestuia sunt numărate, întrucât actualele limite de viaţă ale motorului şi disponibilitatea pieselor de schimb ar permite ca activitatea normală de zbor să continue numai până la finele anului 2006.

În ceea ce priveşte avioanele MiG-23, acestea au fost scoase din uz în noiembrie 2002, după îndelungi discuţii. Decizia a fost întrucâtva surprinzătoare, având în vedere că, în acel moment, aproximativ 20 de avioane erau menţinute în stare de funcţionare pentru zbor şi exista şi un grup de piloţi bine antrenaţi. Mai mult, un număr de şase avioane MiG-23MLD şi două avioane MiG-23UB beneficiaseră de un program de prelungire a duratei de viaţă, cu costuri reduse, în anul 2001–2002, care le-a redat capacitatea de a mai funcţiona încă trei ani. Retragerea avionului MiG-23 a marcat, totodată, sfârşitul operaţiunilor active de la baza aeriană din Dobroslavtzy, lângă Sofia, care s-a închis în mai 2003.

Su-25 reprezintă un alt tip important de avion din inventarul Forţelor Aeriene Bulgare. Însă discuţiile privind reducerea costurilor instituţiei pot duce la retragerea sa din serviciul activ mai devreme decât era planificat, probabil la finele anului 2005.

În prezent, din cele 39 de avioane Su-25 active, numai câteva sunt folosite, deşi în anul 2003 şase aeronave (patru simplă comandă şi două dublă comandă) erau programate să treacă printr-o modernizare la scară mică pentru a fi compatibile cerinţelor NATO şi ICAO, deoarece fuseseră solicitate să ia parte la exerciţii şi misiuni în străinătate. Compania Radom, din Israel, a fost aleasă pentru a fi integratorul de sistem. Însă procesul de modernizare a fost întârziat considerabil din cauza dificultăţilor exportului din SUA a unor componente aviatice, lucrările fiind reluate în august–septembrie 2004.

Dacă ne referim la flota de avioane Su-22, problemele de logistică ar fi principala cauză invocată pentru justificarea retragerii acestora din serviciu, mai devreme decât era planificat. Lipsa pieselor de schimb şi a motoarelor a determinat un nivel extrem de scăzut al disponibilităţii flotei Su-22 în perioada 2002–2003. În anul 2004, un singur avion Su-22, simplă comandă, mai era în stare de funcţionare. Acesta a fost însă retras din serviciu în luna mai 2004.

Avionul de supraveghere aeriană An-30, aeronava "Open Skies" a Bulgariei

În aceste conditii, FAB au predat o mare parte din excedentul de aeronave achiziţionate până în 1990 către o agenţie care se ocupă cu materialul militar în surplus. Astfel, un număr de 40 avioane MiG-21, 50 de avioane MiG-23 şi 10 avioane Su-22 au fost depozitate la diverse baze aeriene în 2003-2004, până la vânzarea lor către forţe aeriene străine, colecţionari de avioane sau muzee. Până în octombrie 2004, vânzările către clienţi

"Războinicul" Mi-24, un elicopter gata de misiune în orice moment

militari au fost foarte scăzute, vânzându-se numai două avioane MiG-23MLD şi două elicoptere Mi-24D către Coasta de Fildeş, în aprilie 2003.

Capabilităţi de transport

Flota de transport a FAB este grupată în cadrul Bazei 16 Aeriene de Transport de pe Aeroportul Sofia-Vrazhdebna, aceasta fiind reprezentată de cinci avioane AN-26 destinate transportului de materiale şi de trupe, recepţionate în anii 1984 şi 1985. Trei avioane AN-26 au fost supuse unei revizii generale între 1998 şi 2004 şi dispun de resurse de funcţionare până în jurul anilor 2010–2014.

Singurul avion de supraveghere aeriană, An-30, este cunoscut drept aeronava „Open Skies" ("Cer Deschis") a Bulgariei. De asemenea, mai există un singur avion Tu-134B în inventar, care, până în iulie 2004, a fost închiriat liniei aeriene Hemus Air, cu baza la Sofia. În prezent, acesta urmează să fie vândut sau retras, la fel ca şi celălalt avion Tu-134A, vândut în anul 2002.

Şapte aeronave L-410UVP/UVP-E vor asigura antrenamentul trupelor de paraşutişti şi vor îndeplini, totodată, rolul de avioane de legătură până în anii 2010–2012. Singurul avion An-2 aflat în serviciul FAB este în prezent folosit ca principal aparat de antrenament de către forţele de operaţiuni speciale ale armatei bulgare.

În curând, două avioane An-26 şi două sau trei avioane L-410UVP urmează să fie dotate cu sisteme de navigaţie moderne, integrate de către compania Radom, sisteme similare cu cele deja instalate pe aeronavele Su-25.

În prezent, două avioane An-26 sunt folosite la sprijinirea contingentului militar bulgar din Irak, însă această modalitate s-a dovedit a fi foarte dificilă, din cauza capacităţii limitate a încărcăturii şi a razei de acţiune a acestor avioane Antonov, care trebuie să facă numeroase opriri de alimentare între Sofia şi Bagdad. Pentru remedierea acestor neajunsuri, iniţial, fusese propusă achiziţionarea unui avion din clasa C-130. Ulterior, solicitarea a fost schimbată cu un avion de transport cu două motoare şi cu o încărcătură de până la 10 tone. În aceste condiţii, favoriţi sunt LMATTS C-27J Spartan şi EADS-CASA C-295. Cel dintâi a fost prezentat la Sofia, ocazie cu care FAB şi surse din Statul Major General şi-au exprimat în mod deschis preferinţa pentru Spartan, datorită design-ului său special conceput pentru misiuni tactice şi operaţiuni de rutină într-un mediu auster. Livrările pentru acest tip de avion vor fi făcute în a doua jumătate a anului 2005, iar even-

Su-22 a devenit legendă, o dată cu retragerea sa din serviciul activ, în anul 2004

tuala comandă se pare că va număra opt aparate de zbor.

Avioane de antrenament – singurele noi achiziţii de până acum

Patru aparate L-29 au fost pilotate la baza aeriană de la Dobroslavtzy până în martie 2002, fiind folosite ca avioane de antrenament şi de vânătoare. Un număr similar aeronave L-29 au fost, de asemenea, pilotate în cadrul bazei aeriene din Bezmer, în aceeaşi perioadă. "Veteranul" L-29 a fost în cele din urmă retras în noiembrie 2002. Expirarea duratei de viaţă, combinată cu lipsa fondurilor pentru procurarea pieselor de schimb, au condus la o scădere drastică şi a numărului de viaţă dincolo de anii 2006–2007. Nu mai puţin de 21 avioane L-39ZA au fost vândute între 2002 şi 2004 unor companii private sau persoane fizice, în special din Statele Unite, în timp ce alte două au fost destinate antrenamentului structurii aeriene terestre.

În vederea formării piloţilor la standarde NATO, în decembrie 2003 a fost semnat un contract cu compania Pilatus pentru achiziţionarea a şase avioane PC-9M de antrenament, dar şi a unui avion PC-12 pentru misiuni speciale. Cele şase avioane de antrenament reprezintă doar primul lot din totalul unei comenzi de 12 avioane PC-9M.

Flota de elicoptere – multe retrageri, puţine achiziţii

Avionul de antrenament PC-9M, aeronava pe care se vor forma piloţii militari

Generalul Nikola Kolev, şeful Statului Major General al armatei bulgare, este conştient de problemele flotei de elicoptere , declarând presei în iunie 2004 că aceasta se află la un nivel critic, numai patru din cele 42 de elicoptere fiind apte de zbor. Restul se aflau la sol, fie din cauza lipsei pieselor de schimb, fie a duratei de timp prea mari între două revizii ale motoarelor.

Flota formată din 43 elicoptere de atac Mi-24D/V (livrată între 1979–1986 şi întreţinută până în 1990) a fost redusă la jumătate până în anul 2000. Conform duratei de viaţă a modelului Mi-24D/V, se presupunea că acest elicopter blindat, cu aripa rotativă şi cu un aspect fioros, va fi în serviciul FAB până în 2006. În anul 2003 a fost concepută o extindere a duratei de viaţă pentru şase Mi-24V şi pentru 20 Mi-24D, în vederea menţinerii lor în serviciu până în perioada 2009–2012.

Aceeaşi schemă de modernizare a fost propusă pentru flota utilitară şi de transport tactic, formată din elicoptere Mi-17. În prezent, aceasta este compusă din 18 elicoptere, comparativ cu cele 25 de avioane L-39ZA în serviciul activ, de la 35 la 12. Acestea vor rămâne operaţionale în următoarea perioadă, deşi va fi necesară o anumită investiţie pentru modernizarea şi prelungirea duratei lor

Elicopterul AS 532 AL Cougar va intra, în curând, în dotarea Forţelor Aeriene Bulgare

existente în 2000. Se aşteaptă ca elicopterele Mi-17 să se afle în serviciu cel puţin până în anul 2010. În cadrul flotei Mi-17 se aflau patru elicoptere de luptă Mi-17PP destinate războiului electronic achiziţionate în 1989 şi 1990. Până în 1999, acestea erau considerate cele mai secrete aparate de zbor din serviciul bulgar.

În ultimul timp, un număr de şase elicoptere Mi-17 şi cinci Mi-24D au fost vândute unor companii intermediare locale şi ruse, în timp ce un elicopter Mi-24D şi-a găsit calea către consorţiul francez ATL, care intenţionează să-l modernizeze.

În ceea ce priveşte achiziţiile, şase elicoptere Bell 206B-3 Jet Rangers sunt singurele elicoptere noi recepţionate de FAB din 1990 până azi. Patru dintre acestea, cumpărate la preţul de 8,8 milioane USD, sunt configurate pentru antrenament şi legătură. Aparatele Jet Rangers au fost livrate între iulie şi septembrie 1999.

De asemenea, dimensiunea programului de modernizare pentru elicopterele Mi-17 va fi redusă semnificativ, întrucât Bulgaria doreşte să achiziţioneze noi elicoptere pentru transport. În noiembrie 2003, Eurocopter a făcut prima sa încercare de a penetra piaţa militară bulgară, încercând să convingă autorităţile să cumpere elicoptere din Vest în locul modernizării Mi-17 şi Mi-24. După ce oferta iniţială de elicoptere Puma si Fennecs a fost respinsă, între Ministerul Apărării din Bulgaria şi compania Eurocopter a fost semnat, de curând, un contract privind achiziţionarea de către partea bulgară a 12 elicoptere de tipul AS 532 AL Cougar pentru transport, cercetare şi salvare.

Pagini realizate de MIRCEA HARITON

În organigrama Forţelor Aeriene Bulgare există, în prezent, trei brigăzi de rachete sol-aer

Dorm astronauţii în spaţiu? Da! DORM ŞI, CHIAR, SFORĂIE...

După o zi plină la locul de muncă, nimic nu este mai potrivit decât un somn odihnitor. În spaţiu, astronauţii se odihnesc noaptea, pentru a fi eficienţi în misiunile programate pentru a doua zi. "La fel ca pe Pământ!" – am putea spune. Totuşi, există câteva "mici" diferenţe...

BLITZ

● În spaţiu, nu există "sus" şi "jos", din cauza lipsei gravitaţiei. Drept urmare, astronauţii pot dormi în orice poziţie. Cei care nu apreciază levitaţia nocturnă sunt sfătuiţi să se ancoreze, pentru a evita incidentele din timpul somnului (a se citi cucuie şi vânătăi)…

● Navetele spaţiale sunt utilate cu paturi speciale, amenajate pentru un somn confortabil în spaţiu. Din păcate, există numai 4 astfel de paturi, iar echipajele sunt formate deseori din mai mult de 5 membri. Aşadar, unii dintre membrii echipajului vor dormi legaţi de scaune sau de pereţi…

● Dacă astronauţii aleg să doarmă în cabina navetei, vor beneficia de o privelişte încântătoare a spaţiului, înainte de culcare. Însă, pe timpul unei misiuni, soarele răsare la fiecare 90 de minute, iar căldura şi lumina solară sunt foarte greu de suportat…

● În fiecare dimineaţă, la bordul navetelor spaţiale americane, deşteptarea înseamnă muzică de calitate, aleasă de Centrul de Control al Misiunii, din Houston, Texas, sau de către membrii familiilor echipajului. De acest serviciu, însă, nu beneficiază şi echipajele staţiilor spaţiale, acestea folosind în continuare ceasuri deşteptătoare…

Unii astronauţi au raportat că, pe timpul misiunilor, au visat sau chiar au avut coşmaruri. Alţii s-au plâns că nu au putut visa din cauza sforăitului colegilor lor…

Astfel a ajuns sforăitul obiect de studiu pentru specialiştii NASA. Aceştia aveau deja confirmarea faptului că pentru a sforăi nu este nevoie de gravitaţie, însă nu aveau date suficiente pentru a demonstra faptul că, în procesul respiraţiei, omul inspiră şi expiră o cantitate mai mică de aer, atunci când se află în spaţiu.

În primăvara anului 1998, pentru a lămuri anumite aspecte legate de somnul orbital al astronauţilor, NASA l-a trimis în misiune, la bordul navetei Columbia, pe specialistul în medicină Dave Williams, care a demonstrat, comparând înregistrările sforăitului membrilor echipajului pe orbită şi pe Pământ, precum şi graficele activităţii cerebrale ale acestora pe timpul somnului, că somnul terestru este mai odihnitor decât cel spaţial. Aşadar, cercetătorii nu au făcut decât să confirme o zicală ancestrală a românilor: "Nicăieri nu-i mai bine ca acasă!"…

"Cine se culcă devreme doarme bine!" – pare a spune astronautul Richard Linnehan, norocosul care a ocupat unul dintre cele patru paturi existente la bordul navetei Columbia, în misiunea din 1998

GLOSAR DE TERMENI ŞI DEFINIŢII ◆ GLOSAR DE TERMENI ŞI DEFINIŢII

manevră – 1. Mişcare destinată să pună ambarcaţiuni sau aeronave în poziţie favorabilă faţă de inamic. 2. Exerciţiu tactic efectuat pe mare, în aer, pe pământ sau pe hartă pentru a simula operaţiile de război. 3. Angajarea de forţe pe câmpul de luptă care combină mişcarea cu focul efectiv sau potenţial, în scopul de a se pune în poziţie avantajoasă în raport cu inamicul, pentru a îndeplini misiunea încredinţată.

măsuri de protecţie electronică – parte a războiului electronic care cuprinde măsurile luate pentru a asigura forţelor amice o întrebuinţare eficace a spectrului electromagnetic în ciuda întrebuinţării de către inamic a energiei electromagnetice în scop de contraacţiune.

mentenanţă – 1. Tot ceea ce se face pentru a conserva sau a repune un lucru la punct. Acesta cuprinde: inspecţia, proba, întreţinerea, punerea în stare de disponibilitate, repararea, renovarea şi recuperarea. 2. Toată operaţia de aprovizionare, de revitalizare şi reparare pentru menţinerea în forma necesară îndeplinirii misiunii. 3. Toată munca de rutină necesară pentru menţinerea infrastructurii (instalaţii, construcţie, sistemul de utilităţi) în stare de utilizare permanentă şi imediată, în conformitate cu scopul pentru care a fost concepută.

mesaj – gând sau idee exprimată într-o manieră concisă în limbaj clar sau secret şi redactate într-o formă adaptată transmisiei prin orice mijloc de comunicaţie.

misiune – expresie clară şi concisă a acţiunii de executat şi de urmat.

misiune aeriană – una sau mai multe aeronave pentru executarea unei sarcini special destinate.

manoeuvre – 1. A movement to place ships or aircraft in a position of advantage over the enemy. 2. A tactical exercise carried out at sea, in the air, on the ground, or on a map in imitation of war. 3. Employment of forces on the battlefield through movement in combination with fire, or fire potential, to achieve a position of advantage in respect to the enemy in order to accomplish the mission.

electronic protective measures – that division of electronic warfare involving actions taken to ensure effective friendly use of the electromagnetic spectrum despite the enemy's use of electromagnetic energy.

maintenance – 1. All actions taken to retain equipment in or to restore it to a specified condition, including inspection, testing, servicing, classification as to serviceability, repair, rebuilding and reclamation. 2. All supply and repair action taken to keep a force in condition to carry out its mission. 3. The routine recurring work required to keep a facility (plant, building, structure, ground facility, utility system, or other real property) in such condition that it may be continuously utilized, at its original or designed capacity and efficiency, for its intended purpose.

message – any thought or idea expressed briefly in a plain, coded, or secret language, prepared in a from suitable for transmission by any means of communication.

mission – a clear, concise statement of the task of the command and its purpose.

air mission – one or more aircraft ordered to accomplish one particular task.

manoeuvre – 1. Mouvement destiné ŕ mettre des bâtiments ou aéronefs en position favorable par rapport ŕ l'ennemi. 2. Exercice tactique effectué en mer, dans les airs, sur terre ou sur la carte pour simuler des opérations de guerre. 3. Emploi des forces sur le champ de bataille combinant le mouvement avec le feu effectif ou potentiel en vue de se mettre en position favorable par rapport ŕ l'ennemi pour accomplir la mission donnée.

mesures de protection électronique – partie de la guerre électronique qui concerne les mesures prises pour assurer aux forces amies un emploi efficace du spectre électromagnétique malgré l'utilisation par l'ennemi de l'énergie électromagnétique.

maintenance – 1. Ensemble de mesures prises pour mettre ou remettre un matériel dans un état spécifié, comprenant, entre autres, l'inspection, l'essai, l'entretien, la mise en état de disponibilité, la réparation, la rénovation et la récupération. 2. Toute opération d'approvisionnement, de ravitaillement et de réparation pour maintenir une formation en état de remplir sa mission. 3. Tout travail de routine nécessaire pour maintenir l'infrastructure en état d'utilisation permanente et immédiate, conformément au but pour lequel elle a été conçue.

message – pensée ou idée exprimée d'une manič re concise dans un langage clair ou secret et rédigée dans une forme adaptée ŕ la transmission par un quelconque procédé de télécommunication.

mission – expression claire et concise de l'action ŕ accomplir et du but poursuivi.

mission aérienne – un on plusieurs aéronefs pour accomplir une tâche particuliére.

◆ GLOSAR DE TERMENI ŞI DEFINIŢII ◆

CRISTINA GHENUŢĂ
locotenent-colonel ŞTEFAN BURCĂ

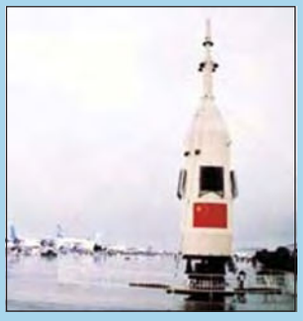
Sateliţi GPS pentru USAF

Forțele Aeriene ale Statelor Unite au semnat, la sfârșitul lunii ianuarie, un contract în valoare de aproximativ 170 milioane dolari cu compania Boeing pentru achiziționarea a trei sateliți GPS (Global Positioning System). Contractul prevede, de asemenea, achiziționarea mai multor componente hardware pentru alți trei astfel de sateliți.

Programați să intre în serviciu la începutul anului 2007, sateliții vor contribui atât la securizarea, cât și la creșterea puterii semnalelor transmise prin sistemul de poziționare globală.

China dezvoltă programul Shenzhou 6

Oficialii chinezi au confirmat, la începutul acestui an, faptul că următorul vehicul pilotat, Shenzhou 6, este programat a fi lansat în spațiu



în luna septembrie sau octombrie a acestui an și va avea ca principal scop trimiterea pe orbită, pentru o perioadă de 5–6 zile, a doi astronauți.

În timpul petrecut la bordul modulului orbital, echipajul va efectua mai multe experimente științifice.

MDA a obținut contractul SAPPHIRE

Compania spațială canadiană MDA (MacDonald, Dettwiler and Associates) a anunțat recent câștigarea contractului privind dezvoltarea unui sistem de sateliți militari de supraveghere.

Departamentul Național al Apărării din Canada a specificat faptul că sistemul de supraveghere SAPPHIRE va fi poziționat pe orbita medie a Pământului și va fi destinat supravegherii traseelor sateliților, precum și a altor obiecte ce orbitează în jurul Pământului.

ARIANE 5-ECA, noul transportor european

Lansarea rachetei Ariane 5-ECA de la baza spațială din Guyana Franceză a fost așteptată cu emoții de către oficialii Agenției Spațiale Europene, mai ales după lansarea nereușită a aceleiași rachete în iarna anului 2002.

De această dată însă, lansarea a avut succes, iar racheta Ariane 5-ECA a devenit cea mai puternică rachetă comercială.

Întrucât aceasta poate ridica de pe Pământ diferite obiecte cu masa totală de până la 10 tone (cu 4 tone mai mult decât cea mai puternică rachetă comercială de până acum), specialiștii consideră că prețurile vor scădea de la 30–40 de mii de dolari pe kilogram

transportat la 15–20 de mii de dolari.

De asemenea, această rachetă poate transporta pe orbită încărcături multiple, în prima misiune ajungând cu bine la destinație două bagaje prețioase: un satelit spaniol și o mică navă spațială experimentală.

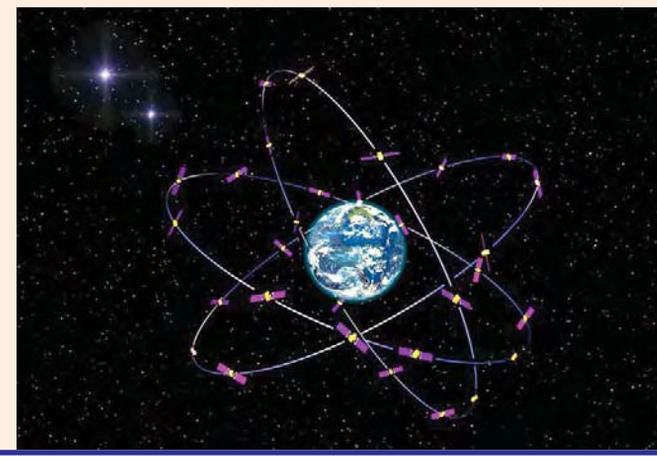
Reușita lansării are, totodată, și o valoare simbolică, pentru că asigură accesul independent al Europei Unite la spațiul cosmic.

P.S. Cea mai puternică rachetă rămâne însă racheta americană Delta 4-Heavy, care poate duce pe orbită 13 tone de materiale, dar a cărei utilizare este strict militară.

GALILEO prinde contur

Galileo, sistemul european de poziționare globală prin satelit, a făcut un pas important spre prima fază de construcție. Astfel, la sfârșitul lunii decembrie 2004, ESA (Agenția Spațială Europeană) și compania Galileo Industries au semnat un contract preliminar privind faza de verificare pe orbită (IOV).

Contractul dintre ESA și Galileo Industries prevede ca această primă fază să se finalizeze până la jumătatea anului 2005. Valoarea de 950 de milioane de euro urmează să acopere atât costurile pentru primii patru sateliți ce urmează a fi poziționați pe orbită în cursul anului 2008, cât și dezvoltarea infrastructurii de comandă cu baza la sol. Următorii 26 de sateliți ce vor completa "constelația Galileo" vor fi poziționați într-un interval de timp foarte scurt, astfel încât, la sfârșitul deceniului, sistemul să fie operațional.



Mars Express – un an pe orbita lui Marte

La peste un an de la intrarea pe orbita operațională a planetei Marte (28 ianuarie 2004), sonda spațială europeană Mars Express a trimis către Pământ o adevărată avalanșă de date și fotografii. De o calitate foarte bună, acestea vin să completeze cunoștințele noastre despre Planeta Roșie.

Pentru analiza noilor date, în perioada 21–25 februarie 2005, a avut loc, la Centrul European de Cercetare Spațială și Tehnologică din Noordwijk – Olanda –, o întrunire la care au participat peste 200 de cercetători din Europa, SUA, Japonia, Rusia și alte țări.

Dezbaterile au avut ca punct de plecare ultimele date transmise de către sonda Mars Express și au atins subiecte precum: compoziția geologică și minerală a suprafeței lui Marte, regiunile polare, clima, efectul gravitației sateliților naturali ai planetei etc.

Kliper, un posibil înlocuitor pentru Soyuz

Oficialii companiei RSC ENERGIA au dezvăluit noi detalii despre naveta spațială care va înlocui, în curând, naveta Soyuz în transferul echipajelor către Stația Spațială Internațională.

Dezvelirea unei machete la scara 1:1 a modelului propus, Kliper, a avut loc într-o conferință de presă, la unul din birourile RSC, lângă Moscova. Naveta reutilizabilă, având o capacitate de 6 oameni, va fi lansată cu ajutorul unei rachete Zenit, va opera pe orbită în mod independent până la 15 zile, și va rămâne docată la ISS până la 12 luni, de două ori mai mult decât Soyuz. Modul de aterizare a navetei nu a fost încă determinat;

inginerii studiază amândouă variantele – cu aripă și aterizare pe pistă sau cu parașută și aterizare pe apă.

Chiar dacă oficialii RSC ENERGIA cred că pot dezvolta Kliper cât pentru o zecime din costul NASA, pentru noul său CEV – Crew Exploration Vehicle –, vor fi necesare și fonduri suplimentare programului spațial rus. În condițiile unei finanțări de 100%, naveta va fi gata pentru teste în 2010. Rusia ar putea încheia un parteneriat cu U.E. sau cu alte țări interesate – au declarat oficialii ENERGIA.

A fost lansat Deep Impact

În data de 12 ianuarie 2005, a fost lansată, de la Cape Canaveral Air Force Station, sonda NASA Deep Impact. Misiunea ei este una inedită și spectaculoasă: să lanseze un proiectil în nucleul cometei Tempel 1, în data de 4 iulie 2005.

Deep Impact este compusă din două module: sonda propriu-zisă și proiectilul. Fiecare dintre aceste două module are propriile instrumente pentru navigare și imagerie. Ele vor călători ca un singur modul timp de șase luni (431 milioane de km), după care se vor separa.

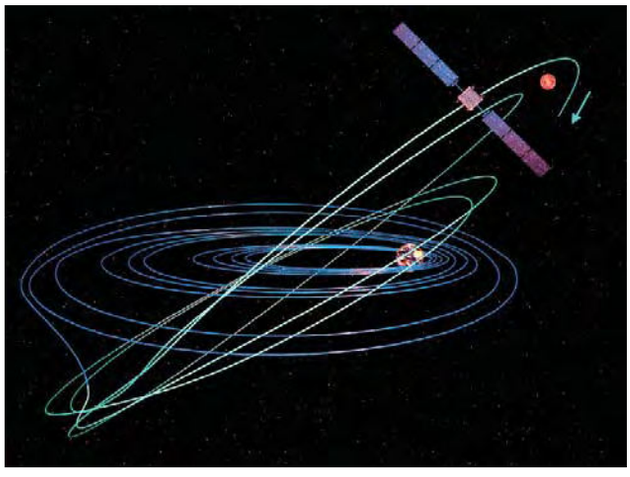
Separarea celor două module se va realiza cu 24 de ore înaintea impactului propriu-zis, iar proiectilul se va îndrepta direct către nucleul cometei, în timp ce sonda va trece pe lângă acesta.

Ciocnirea proiectilului cu nucleul cometei va produce un crater lat cât un teren de fotbal, fapt care va face vizibil materialul din interiorul nucleului, material primordial, rămas de la formarea sistemului solar.

Misiunea SMART-1 a fost extinsă

Agenția Spațială Europeană a decis prelungirea misiunii sondei SMART-1 cu un an de zile, din august 2005 până în august 2006.

Înscrisă recent pe orbita lunară, sonda urmează să cartografieze topografia Lunii și compoziția ei mineralogică cu ajutorul revoluționarului spectrometru D-Cixs, care va realiza un catalog al elementelor chimice de pe suprafața Lunii.



Plasarea pe orbita lunară a sondei SMART-1 a marcat sfârșitul secțiunii tehnologice a misiunii: aceasta a permis Europei să testeze sistemul de propulsie ionică în timpul lungii traiectorii în spirală pe care SMART-1 a efectuat-o între Pământ și Lună, pe o distanță totală de 84 milioane kilometri, o distanță comparabilă cu zborul unei misiuni interplanetare. "Este pentru prima oară când un vehicul spațial cu propulsie electrică efectuează manevre de asistență gravitațională, exploatând atracția exercitată de Lună" – a declarat Octavio Camino, șeful controlului la sol al misiunii din Darmstadt (Germania).

Echipa misiunii lui SMART-1 a mai făcut și unele teste de comunicare în spațiul îndepărtat, motivul fiind dorința de a încerca transmisii radio pe frecvențe mult mai ridicate decât cele tradiționale.

De asemenea, au fost testate și cele 4 instrumente miniaturizate aflate la bord: camera de luat vederi AMIE, spectrometrele D-Ciks, monitorul solar XSM (care va măsura variațiile de temperatură ale Soarelui) și spectrometrul în infraroșu SIR.

S-a înființat Federația Turismului Spațial Industrial

Un grup de companii specializate în turism spațial și aerospațial a format o "federație industrială" în scopul promovării și dezvoltării turismului spațial la cele mai înalte standarde de siguranță și confort.

Federația, organizată de către Fundația X Prize, propune vehicule destinate turismului spațial, dezvoltate de companii ca: Pioneer Rocketplane, Scaled Composites, Space X, Space Adventures sau Virgin Galactic.

Primul scop al Federației este crearea unui nucleu de personal care să dezvolte standardele turismului spațial.

Încă 2 sateliți ruseşti pe orbită

Agenția spațială rusă a plasat pe orbită, la sfârșitul lunii ianuarie, 2 sateliți. O rachetă Kosmos 3 M, lansată de pe cosmodromul Plesetsk, din nordul Rusiei, a urcat pe orbita joasă a Pământului un satelit militar. Cel de-al doilea, având o greutate de 30 kilograme și purtând denumirea Tatiana, aparține Universității de Stat din Moscova și a fost construit cu ocazia aniversării a 250 de ani a respectivei instituții. Satelitul urmează a fi folosit de către Universitate în scop educațional.

De asemenea, într-un comunicat de presă dat publicității la începutul lunii februarie, Roskosmos a anunțat

că va lansa 2 sateliți iranieni de comunicație – Mesbah și Sinah-1. Sateliții vor fi plasați pe orbită de către o rachetă Kosmos 3 M.

Pagini realizate de
MIRCEA HARITON

REMEMBER – LUNA FEBRUARIE

06.02.1896 – S-a născut, la Brăila, Anastase Dragomir, inventatorul cabinei catapultabile, experimentată în 1929 şi brevetată în Franţa, la 2 aprilie 1930.

27.02.1897 – A văzut lumina zilei comandorul George Davidescu, participant, între anii 1933 – 1935, la cele două raiduri intercontinentale de traversare a Africii până la Capetown. A fost comandantul Şcolii Militare de Aviaţie între anii 1939 – 1944.

16.02.1903 – Traian Vuia a prezentat Academiei de Ştiinţe din Paris proiectul aeroplanului-automobil.

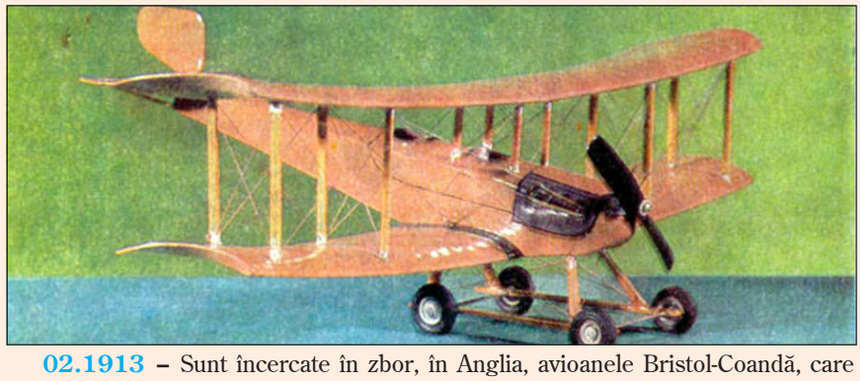
28.02.1908 – În vârstă de numai 14 ani, Ion Romanescu, elev al Liceului "Carol I", din Craiova, a încercat în zbor planorul construit de el, micul inventator fiind considerat de secretarul Federaţiei Aeronautice Internaţionale cel mai tânăr zburător din lume. Zece ani mai târziu, încadrat în Escadrila 12 "SPAD", Romanescu a luat parte la celebra bătălie de la Verdun. A fost decorat de preşedintele Franţei cu "Crucea de Război".

10.02.1917 – S-a folosit, pentru prima dată în România, telegrafia fără fir la bordul unui avion.

18.02.1917 – Marele Cartier General a subordonat apărarea antiaeriană Comandamentului Artileriei.

07.02.1919 – Înrolat voluntar în aviaţia franceză, Romeo Popescu obţine brevetul de pilot la Şcoala militară de la Istres, după care urmează cursurile Şcolii Superioare de Aeronautică de la Pau, pe care o termină strălucit, clasându-se primul din 600 de piloţi aviatori.

01.02.1912 – Sublocotenentul Nicolae Capşa a realizat primul record de înălţime, atingând 2.000 metri cu un avion Farman.



02.1913 – Sunt încercate în zbor, în Anglia, avioanele Bristol-Coandă, care urmau să fie achiziţionate de statul român.

10.02.1919 – S-a stins din viaţă, în Italia, căpitanul Mircea Zorileanu. A fost primul autor român de lucrări literare având ca temă zborul ("Caravana", "Pentru Carpaţii noştri", "Ion Pripitu – poştaş aerian" ş.a.). Urna cu cenuşa lui – adusă pe calea aerului de ofiţeri aviatori – a fost aşezată la temelia monumentului ridicat în 1937, pe strada Paris, din Bucureşti, unde, sub un glob pământesc care simbolizează drumurile "Oceanului Aerian", stă scris numele marelui aviator.

07.02.1927 – Ion Stroiescu a brevetat prima suflerie aerodinamică din ţară şi "Dispozitivul rigid de canalizare forţată a fileurilor de aer".

01.02.1933 – A luat fiinţă aeroportul Constanţa.

13.02.1933 – Căpitanul Dumitru Hubert şi locotenentul Alexandru Papană, doi aşi ai aviaţiei militare, cuceresc, în Germania, locul întâi şi medaliile de aur la campionatul mondial de bob – două persoane, în faţa a peste 200.000 de spectatori.

01.02.1934 – S-a înfiinţat Aeroclubul Oltenia, care avea şi o revistă proprie – "Aripa Olteană".

02.1935 – Petre Ivanovici, în echipaj cu Irina Burnaia, au executat un raid peste trei continente, la bordul unui avion de concepţie şi fabricaţie românească IAR-22. În luna menţionată, echipajul a survolat Africa.

02.02.1936 – A murit, într-un accident de zbor, locotenentul Petre Ivanovici, component al renumitei escadrile de acrobaţie "Dracii Roşii" şi protagonist al mai multor raiduri, printre care şi cel până la Lacul Victoria.

02.1939 – George Valentin Bibescu, împreună cu pilotul Ioan Culuri şi radiotelegrafistul Enescu, au început, cu un avion bimotor de tip POTEZ 56, un zbor pentru deschiderea de noi rute aeriene pentru propagandă aeronautică şi turism, ajungând până în localitatea africană Bangui.

REMEMBER – LUNA FEBRUARIE

05.02.1939 – Pilotul inginer Ion Cociaşu a efectuat raidul aerian Bucureşti – Bombay – Bucureşti (aproximativ 15.000 km).

02.1940 – La Şcoala Politehnică, în prezenţa ministrului Aerului şi Marinei, generalul-adjutant Paul Teodorescu, şi a întregului corp profesoral, maiorul Ion Bungescu a deschis cursul "Construcţii de aparate antiaeriene".

07.02.1943 – A avut loc un serviciu divin pentru pomenirea eroilor Regimentului 1 Artilerie Antiaeriană căzuţi în luptă la Stalingrad.

28.02.1943 – Au fost citate, prin Ordin de Zi, comanda Regimentului 5 Artilerie Antiaeriană şi a Divizioanelor 5, 8 şi 17.

02.1944 – Forţa combativă a artileriei antiaeriene române era de 85 de baterii de 75–88 mm şi 92 baterii de 20–37 mm.

13.02.1944 – Căpitanul Alexandru Şerbănescu a fost numit comandant al Grupului 9 Vânătoare, ca recunoaştere a faptelor de vitejie săvârşite în luptele aeriene, a competenţei dovedite în conducerea acestora. Pentru victoriile dobândite fusese deja decorat cu "Virtutea Aeronautică", "Crucea de Fier" clasa I şi cu cea mai înaltă distincţie militară de război, Ordinul "Mihai Viteazul".

09.02.1945 – Corpul 1 Aerian a fost citat pe întreaga Armată Română pentru contribuţia adusă la victoriile din toamna anului 1944 – eliberarea teritoriului naţional şi pe Frontul de Vest.

14.02.1945 – Escadrila 109 Transport cu Planoare şi-a început activitatea pe front, pe următoarele aerodromuri din Ungaria şi Cehoslovacia: Miskolc, Lucenec, Zvolen, Piestany, fără a avea pierderi.

19.02.1945 – Brigăzile 1 şi 2 Artilerie Antiaeriană au primit ordin de realizare a noi dispozitive de luptă pentru apărarea unor aerodromuri pe Frontul de Vest.

25.02.1945 – Aflat în a 176-a misiune aeriană, adjutantul Traian Dârjan, lovit grav de avioanele de vânătoare inamice, şi-a îndreptat, în cădere, avionul spre o cazemată germană, prefăcând-o în pulbere, o dată cu aeronava şi cu sine însuşi.

01.02.1948 – Centrul de Instrucţie al Aviaţiei s-a mutat de la Mediaş la Tecuci, având comandant pe comandorul Mihai Călinescu.

02.02.1948 – A murit Smaranda Brăescu, campioană mondială de paraşutism. Pentru a scăpa de urmărirea securităţii, aviatoarea se călugărise şi îşi ducea viaţa la o mănăstire catolică.

02.02.1949 – Prin Ordin al Marelui Stat Major, Divizia 1 Artilerie Antiaeriană (cu cele şase regimente din subordine), Centrul de Instrucţie al Artileriei Antiaeriene şi Şcoala de Ofiţeri de Artilerie Antiaeriană au trecut în subordinea Comandamentului Artileriei.

15.02.1949 – Comandamentul Aeronauticii a primit denumirea de Comandamentul Aviaţiei. S-a trecut la organizarea aviaţiei militare pe regimente şi batalioane de deservire aerodrom.

27.02.1951 – S-a înfiinţat, la Ianca, prima divizie de aviaţie reactivă, având în frunte pe colonelul Vasile Cozma. Comandanţii celor trei regimente – 11, 12 şi 14 – erau maiorii Ion Deac, Ştefan Gheorghiu şi Aurel Răican**(foto)**. Divizia a fost dotată cu 120 de avioane IAK-17D şi IAK-23, câte 40 pentru fiecare regiment.

01.02.1956 – În cadrul Regimentului 99 Aviaţie Transport a luat fiinţă o escadrilă de elicoptere, comandată de căpitanul Ioan Repede.

27.02.1960 – Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului a fost reorganizat, desfiinţându-se cele trei divizii de aviaţie de vânătoare.

02.1962 – A plecat la Krasnodar, în URSS, prima grupă de piloţi pentru trecerea la zborul pe avioane MiG-21 F-13.

02.1974 – Centrul de Medicină Aeronautică a primit diploma "Paul Tissandier" din partea Federaţiei Aeriene Internaţionale, ca recunoaştere a participării active la dezvoltarea medicinii aeronautice internaţionale.

21.02.1976 – Aeroclubul Central Român a cumpărat 17 avioane noi de antrenament şi perfecţionare Zlin-726, fabricate în Cehoslovacia.

02.1981 – Grupul "Sirius", comandat de generalul-maior Aurel Niculescu, şi-a început activitatea la Şcoala Naţională a Aviaţiei Militare (ENAM), din Angola, cu 156 de elevi. După însuşirea cunoştinţelor teoretice, a urmat zborul pe avioane şi elicoptere. În cursul lunii au sosit la Negoge, sediul Şcolii, 12 avioane IAR-823, 6 elicoptere IAR-316 şi 6 avioane bimotor BN-2, toate din România.

02.1990 – Pregătiri intense la Regimentul de aviaţie de la Mihail Kogălniceanu pentru trecerea pe MiG-29 a piloţilor din unitate, instruiţi în prealabil la Lugovia, în Kazahstan.

10.02.1999 – A fost inaugurat Centrul Operaţional de Supraveghere Aeriană (ASOC).

04.02.2000 – A început exerciţiul comun pentru instruire multinaţională "TEAM–DACIA 2000", la care Forţele Aeriene Române au participat cu 60 de militari, un avion C-130 B, trei MiG-uri 21 LanceR, un MiG-29 şi trei elicoptere IAR-330 PUMA.

02.2002 – Au continuat zborurile avioanelor C-130 Hercules în cadrul misiunii ISAF. Pregătiri intense în vederea participării la exerciţiul multinaţional "STRONG RESOLVE 2002", din Polonia.

02.2003 – Experţi din armata Franţei au vizitat Tabăra de Instrucţie şi Poligonul de tragere sol-aer Capu Midia, în vederea unui exerciţiu comun de tragere cu rachetiştii antiaerieni români.

Documentar realizat de comandor(r) PETRE BÂNĂ

■ Explozia navetei spaţiale americane **Challenger**, catastrofă în care şi-au pierdut viaţa şapte astronauţi.

■ Lansarea staţiei spaţiale sovietice **MIR.**

■ Vladimir Titov şi Musa Manarov au devenit primii astronauţi care au executat o misiune spaţială cu o durată mai mare de un an, la bordul staţiei **MIR**.

■ A avut loc testarea în zbor a primului avion proiectat integral pe computer – **Boeing 777**.

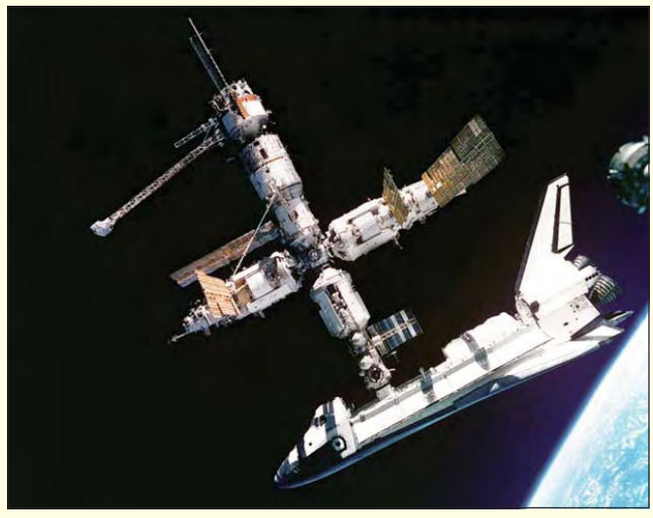
■ A devenit operaţional sistemul de poziţionare globală prin satelit – **G.P.S.**

ISTORIE AEROSPAŢIALĂ

Prima staţie spaţială

◆Modulul principal al staţiei spaţiale sovietice MIR şi-a început călătoria orbitală pe data de 20 februarie 1986, având la bord pe astronauţii Leonid Kizim şi Vladimir Soloviev.

◆Cel de al doilea modul, Kvant-1, a fost adăugat un an mai



târziu. Pentru cuplarea celor două module, astronauţii Yuri Romanenko şi Alexander Laveikin, au fost nevoiţi să facă o ieşire în afara staţiei pentru a îndepărta un săculeţ cu reziduuri care ocupase unul dintre locaşurile de cuplare.

◆În 1989, staţia spaţială a primit cel de al treilea modul, Kvant-2, înzestrarea acestuia permiţând astronauţilor o mai mare mobilitate pe timpul misiunilor executate în afara staţiei.

◆În decembrie 1990, jurnalistul nipon Toyohiro Akiyama a realizat o transmisiune în direct de la bordul staţiei spaţiale, având drept subiect misiunile astronauţilor.

◆Pe 4 februarie 1993, nava-cargo Progress M-15 a desfăşurat o "oglindă" gigantică, la numai 230 de metri de MIR, în cadrul experimentului Znamya-2, menit să testeze surse alternative pentru iluminarea oraşelor situate dincolo de Cercul Arctic.

◆La 8 ianuarie 1994, naveta Soyuz TM-18 decola către MIR, având la bord un nou echipaj format din trei membri, inclusiv pe specialistul în medicină Valery Polyakov. Acesta din urmă avea să rămână la bordul staţiei spaţiale nu mai puţin de 438 de zile, stabilind un record absolut pentru cea mai lungă misiune în spaţiu.

◆Începând cu primăvara anului 1995, astronauţi aparţinând NASA. au devenit oaspeţi pe termen lung ai staţiei spaţiale. Ca o anticipare a misiunilor comune ruso-americane, suprafaţa utilă a staţiei a fost mărită, prin adăugarea unui nou modul.

◆La 26 aprilie 1996, după un deceniu de existenţă, construcţia staţiei spaţiale MIR a fost finalizată. O dată cu conectarea ultimului modul, Priroda, ultimul port vacant al staţiei a fost ocupat.

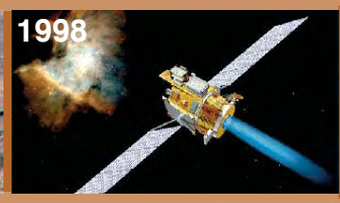
◆În martie 1996, americanul Shannon Lucid a ajuns la bordul staţiei, pentru o misiune de 179 de zile, devenind astronautul NASA. care a efectuat cel mai lung zbor spaţial.

◆Anul 1997 a fost unul de rău augur pentru MIR, staţia spaţială fiind nevoită să facă faţă unui incendiu la bord şi unei coliziuni cu o navă-cargo. Aceste incidente aveau să tensioneze relaţiile dintre Agenţia Spaţială Rusă şi NASA.

◆La 20 noiembrie 1998, naveta spaţială Proton a transportat pe orbită primul modul al Staţiei Spaţiale Internaţionale, Zarya, deschizând un nou capitol în explorarea spaţiului.

◆În anul 2000 a fost înfiinţată o corporaţie în scopul de a strânge fonduri pentru păstrarea pe orbită a "bunicuţei" MIR. Deşi lăudabilă, iniţiativa a fost sortită eşecului.

◆De-a lungul existenţei sale, staţia spaţială MIR s-a dovedit a fi o gazdă primitoare, printre "musafirii" săi numărându-se o serie de astronauţi – sirianul Mohammed Faris (1987), bulgarul Alexander Alexandrov (1988), afganul Abdul Ahad Mohmand (1988), francezii Jean-Loup Chretien (1988) şi Michel Tognini (1992) – şi oameni de ştiinţă, precum: austriacul Franz Fibek (1991), germanii Klaus Dietrich Flade (1992) şi Ulf Merbold (1994).



■ NASA a început explorarea Planetei Marte, cu ajutorul navetei spaţiale Mars Pathfinder şi a robotului-cercetaş **Sojourner Rover**.

■ Telescopul spaţial Hubble a înregistrat primele imagini cu o planetă din afara sistemului nostru solar.

■ A fost lansată prima navetă spaţială cu propulsie ionică - **Deep Space 1**.

■ Astronauţii Yuri Gidzenko, Bill Shepherd şi Serghei Krikalev au devenit primii rezidenţi ai **Staţiei Spaţiale Internaţionale**.

■ Explozia navetei americane Columbia, soldată cu moartea a şapte astronauţi.

■ Locotenent-colonelul **Yang Liwei** a condus prima misiune spaţială chineză.

ISTORIE AEROSPAŢIALĂ

Misiune pe Marte

◆După o călătorie care a durat 7 luni, la 4 iulie 1997, Mars Pathfinder a aterizat pe Marte. Acesta a fost începutul unei misiuni de explorare care avea să se dovedească a fi un succes deplin.

◆Mars Pathfinder a fost rezultatul unui proiect care urmărea identificarea unei

modalităţi de a transporta pe Marte un robot autonom capabil să transmită către Pământ informaţii cât mai exacte despre Planeta Roşie. Mars Pathfinder nu numai că şi-a îndeplinit cu succes misiunea iniţială, dar a reuşit să transmită o cantitate de informaţii utile care i-a uluit până şi pe proiectanţii săi.

◆Pentru a ajunge în bune condiţii pe Marte, Mars Pathfinder a utilizat o metodă inovativă, folosind atât o paraşută special proiectată pentru a-i încetini "căderea" prin atmosfera rarefiată a planetei, cât şi un sistem de perne de aer menit să atenueze şocul impactului cu solul.

◆ Pentru explorarea Planetei Roşii, NASA a folosit instrumentele ştiinţifice de la bordul navetei Mars Pathfinder şi spectrometrul cu raze X Alpha Proton din înzestrarea robotului-cercetaş Sojourner Rover, utilizat pentru determinarea compoziţiei solului marţian.

◆Robotul Sojourner Rover, având 65 cm lungime, 48 cm lăţime şi 30 cm înălţime, cântărea 10,5 kilograme pe Pământ şi numai 4 kilograme pe Marte, datorită diferenţei de dimensiune a celor două planete.

◆De la aterizarea pe Marte şi până la ultima transmisie de date, efectuată la 27 septembrie 1997, Mars Pathfinder a trimis către "casă" mai mult de 17.000 de imagini, precum şi o mulţime de informaţii referitoare la clima planetei şi la compoziţia chimică a solului marţian. Analizând aceste date, cercetătorii au ajuns la concluzia că, la un anumit moment al existenţei sale, Marte a fost o planetă caldă şi umedă, beneficiind de cantităţi importante de apă în stare lichidă.

Telescopul Hubble

a oferit pentru întâia oară astronomilor posibilitatea de a cerceta, prin vizare directă, corpuri cereşti situate în afara sistemului nostru solar.

În 1998, cu ajutorul acestui telescop a fost descoperită o stea în constelaţia Taurus, aparent atârnând la capătul unui fascicul de lumină, în imediata vecinătate a unor stele binare. Această descoperire avea să aducă atingere unor teorii convenţionale despre naşterea şi evoluţia planetelor, oferind, în acelaşi timp, o nouă ipoteză de lucru cercetătorilor care studiază formarea sistemului nostru solar.

Echipajul format din astronauţii Bill Shepherd, Serghei Krikalev şi Yuri Gidzenko urma să pornească spre Staţia Spaţială Internaţională, la bordul navetei Soyuz, în 1998. Datorită unei întârzieri survenite în construcţia modulului rusesc al staţiei, misiunea a fost amânată cu aproape doi ani.

Pagini realizate de locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

ARTILERIA ANTIAERIANĂ ROMÂNĂ ÎN TIMPUL CELEI DE-A DOUA CONFLAGRAŢII MONDIALE

Acţiunile de luptă împotriva inamicului sovietic (1944)

Acţiunile de luptă ale aviaţiei sovietice au fost concentrate, în perioada primelor 3 luni ale anului 1944, în sprijinul trupelor proprii. Totodată, în lunile ianuarie şi februarie, s-au executat atacuri asupra portului Odessa, Dalnic şi Tătarca, precum şi asupra altor obiective dispuse în raza de acţiune a Corpului Aerian Român.

Unităţile de artilerie antiaeriană din compunerea Corpului Aerian Român aveau misiunea de a asigura apărarea trupelor de uscat, precum şi a aerodromurilor, nodurilor de comunicaţie feroviare şi rutiere importante şi a altor obiective din adâncimea zonei operative, care, încă din primele luni ale anului 1944, cuprindea Moldova de la Carpaţi la Nistru, de la linia frontului până la aliniamentul Focşani – Brăila, incluzând şi Dunărea maritimă.

Conducerea Armatei Române în inspecţie la o baterie de artilerie antiaeriană, în anul 1944

Divizioanele de artilerie antiaeriană din cadrul Regimentului 15 Artilerie Antiaeriană, menţinute la Odessa, au executat trageri intense, reuşind, numai în luna ianuarie, să doboare 7 avioane în cursul celor 11 atacuri ale aviaţiei sovietice.

Aviaţia inamică a efectuat, totodată, incursiuni şi recunoaşteri în adâncime la Chişinău, Tiraspol, Sulina şi chiar la Zimnicea şi Giurgiu, cu avioane de tipul PE-2 şi DB-3, care au lansat şi parașutiști la Orhei şi Bălţi.

Ca urmare, un accent deosebit a fost pus pe măsurile de combatere a parașutiștilor, a debarcărilor de pe mare, precum şi pentru respingerea atacurilor terestre întreprinse de agenţii şi partizanii care executau acţiuni de distrugere şi sabotaj. S-au luat măsuri intense de apărare apropiată a poziţiilor de tragere şi a posturilor de comandă, pentru lupta la încercuire şi pentru protecţia legăturilor telefonice.

În cursul lunii martie 1944, sub loviturile Fronturilor 2 şi 3 Ucrainean pe direcţia Krivoirog–Tiraspol, trupele germano-române s-au retras succesiv pe Bug, apoi pe aliniamentul Vosnesensk – Nicolaev, iar după căderea oraşului Odessa, la 12 aprilie 1944, pe Nistru, între Dubăsari şi Limanul Nistrului.

În aceste condiţii, la începutul lunii aprilie, dispozitivele Regimentului 15 Artilerie Antiaeriană şi ale Regimentului 2 Artilerie Antiaeriană au suferit regrupări succesive, astfel că, la 6 aprilie 1944, ele s-au retras de la Odessa. În urma ajungerii trupelor sovietice pe Nistru, Regimentul 15 Artilerie Antiaeriană, instalat cu postul de comandă la Vaslui, a preluat protecţia obiectivelor de pe Valea Bârladului, luând în subordine toate mijloacele de apărare antiaeriană aflate la nord de linia Piatra Neamţ – Vaslui şi Tighina.

O dată cu ajungerea frontului pe teritoriul naţional, Marele Stat Major a ordonat, încă de la 23 martie 1944, ca secţiile de artilerie antiaeriană uşoară aparţinând unităţilor din armata de uscat şi care, temporar, s-au subordonat operativ brigăzilor de artilerie antiaeriană pentru apărarea obiectivelor de teritoriu, să fie retrase treptat şi să se înapoieze, până la 1 aprilie 1944, la unităţile organice (companiile antiaeriene ale diviziilor de infanterie şi plutoanele antiaeriene din organica divizioanelor de artilerie).

În luna aprilie, acţiunile trupelor sovietice au fost deosebit de active, acestea urmărind prin lupte ofensive violente, duse pe direcţia generală Iaşi, să cucerească oraşul, sau cel puţin să-şi consolideze capul de pod la sud de Jijia.

Artileriştii antiaerieni acţionând pentru apărarea teritoriului naţional

Au fost, însă, întâmpinate de rezistenţa îndârjită a diviziilor române, care nu au cedat cu nici un preţ capitala Moldovei. Mai mult, în luna mai, trupele germane şi române au organizat şi executat, la rândul lor, acţiuni cu caracter ofensiv în acest raion, în scopul lichidării capului de pod al trupelor sovietice la sud de Jijia şi consolidarea capului de pod al trupelor române la nord de Bahlui. În ambele acţiuni au participat, alături de Divizia blindată "Gross Deutchland", Diviziile 18 şi 3 infanterie române. Acţiunile s-au soldat cu mari pierderi şi de o parte, şi de alta.

Pluton din eroica Baterie 271 Proiectoare - august 1944

În toată această perioadă, inclusiv în iunie 1944, acţiunile aviaţiei sovietice au fost deosebit de agresive. Concomitent cu recunoaşterile executate în zona Bacău – Vaslui – Constanţa, aviaţia de vânătoare – bombardament a executat atacuri la sol, îndeosebi asupra grupărilor de artilerie. Cu formaţii mici, aviaţia inamică a lovit cu insistenţă aerodromurile, cazărmile, gările şi trupele din oraşele Roman, Piatra Neamţ, Bacău, Huşi, Bârlad, Vaslui, Tulcea, Sulina şi Constanţa.

Bateriile şi divizioanele de artilerie antiaeriană au ripostat prin trageri masive. Pentru apărarea nodurilor batalionare din prima linie, atât bateriile de mitraliere de 13,2 mm, cât şi cele de tunuri de calibru mic din fâşia marilor unităţi din linia întâi ocupau dispozitivul noaptea sau în zorii zilei, cu măsuri severe de camuflare, adăpostire şi de apărare apropiată, toate subunităţile fiind dotate cu grenade pentru lupta apropiată. Întrucât atacurile aeriene asupra unor puncte sensibile au fost tot mai puternice, pentru motivarea personalului, în jurnalul de operaţii al Brigăzii 2 Artilerie Antiaeriană, se consemna: "Domnul Mareşal Antonescu a dispus să se acorde ostaşilor care mânuiesc arme antiaeriene câte 10.000 de lei recompensă pentru fiecare avion inamic doborât pe teritoriul României, în afară de alte distincţiuni ce se vor acorda. Avioanele doborâte trebuie să fie omologate."

În luna iunie, acţiunile aviaţiei sovietice au slăbit oarecum în intensitate, dar atacuri s-au mai executat, mai mult în eşalonul întâi, asupra obiectivelor şi rezervelor de la Adjudeni, Miclăuşeni şi aerodromul Roman. S-a menţinut, de asemenea, activitatea de recunoaşteri în toată zona de operaţiuni (Moldova), asupra Deltei şi în Dobrogea.

Pentru apărarea obiectivelor de pe teritoriul naţional

În perioada 4 aprilie – 19 august 1944, aviaţia anglo-americană a efectuat, asupra unor obiective deosebit de importante de pe teritoriul ţării, lovituri aeriene executate cu formaţii masive de avioane de bombardament. Efectele au constat în mari pierderi materiale şi de vieţi omeneşti, cu însemnate consecinţe asupra continuării războiului.

Pentru organizarea apărării antiaeriene împotriva loviturilor executate de aviaţia anglo-americană asupra obiectivelor de pe teritoriu, Comandamentul Artileriei Antiaeriene român, în cooperare cu Comandamentul german, a avut în vedere asigurarea ripostei la toate înălţimile, pe toate direcţiile de atac la obiective, concentrând totalitatea mijloacelor pentru cele mai importante obiective, respectiv Bucureşti şi Ploieşti.

În acest sens, forţa combativă a artileriei antiaeriene române a crescut în cursul anului 1944 de la 85 baterii de 75-88 mm şi 92 baterii de 20-37 mm, în ianuarie 1944, la 102 şi, respectiv, 99 baterii. În august 1944, un spor calitativ s-a produs şi prin prezenţa bateriilor germane, înzestrate cu tunuri de calibru mare (105 şi 128 mm), tehnică eficace în tragerile la înălţimi mari, de 7.000-8.000 de metri.

Astfel, din punct de vedere organizatoric, artileria antiaeriană română era compusă din 4 brigăzi cu 10 regimente de artilerie antiaeriană, totalizând circa 200 de baterii – jumătate de calibru 75-88 mm, iar cealaltă jumătate de calibru 20-40 mm.

Tun antiaerian sistem Skoda, calibru 76,5 mm, model 1925, utilizat în cel de-al doilea război mondial

În ceea ce priveşte întrebuinţarea marilor unităţi şi unităţilor de artilerie antiaeriană şi repartiţia lor pe obiective, în zona operativă acţionau 3 regimente de artilerie antiaeriană, cu un total de circa 50 de baterii, pentru apărarea antiaeriană a obiectivelor aparţinând trupelor din compunerea Armatelor 3 şi 4, precum şi a Corpului Aerian din Moldova, până la linia Focşani-Brăila-Dunărea maritimă inclusiv. Celelalte 150 de baterii, adică 75% din total, au fost repartizate pentru obiectivele din zona interioară: Ploieşti, Bucureşti, Cernavodă, Constanţa, Braşov, Reşiţa, Hunedoara, Giurgiu. Se poate aprecia că aceasta a fost o repartiţie judicioasă, care a ţinut seama de nevoile reale atât din zona operativă, cât şi de pe teritoriul naţional.

Privind zona interioară, la cele 150 de baterii româneşti se adăugau circa 60 de baterii germane, destinate îndeosebi apărării antiaeriene a zonei petrolifere Ploieşti şi a obiectivelor Giurgiu, Cernavodă-Constanţa. În total, pentru apărarea antiaeriană a obiectivelor de teritoriu, s-au întrebuinţat 210 baterii de artilerie antiaeriană. Interesant este de remarcat este faptul că aceste subunităţi au fost dislocate, în marea lor majoritate, la obiectivele care au fost vizate şi bombardate de aviaţia americană.

Din punct de vedere al repartiţiei subunităţilor la obiective, pentru apărarea antiaeriană a platformei petroliere Ploieşti-Câmpina s-au întrebuinţat 83 de baterii, din care 45 de baterii erau germane; pentru Bucureşti, 52 de baterii, toate subunităţi româneşti. Urmau, în ordine, Constanţa-Feteşti, cu 25 de baterii, Braşov, cu 13 baterii apoi Reşiţa – 12 baterii, Focşani – 11, Galaţi –10, Hunedoara – 8, Giurgiu – 3 baterii.

Din punct de vedere al întrebuinţării tehnicii, în funcţie de posibilităţile de luptă, s-au folosit tunuri de calibre superioare, şi anume: 7 baterii de 128 mm pe cale ferată şi 10 baterii de 105 mm, restul bateriilor de calibru mijlociu fiind de 88 mm. Calibrele de 105 şi 128 mm aveau posibilitatea de a combate eficace ţintele aeriene evoluând la plafoanele de 7.000 de metri şi mai sus, adică tocmai acolo unde zburau avioanele anglo-americane, pentru a evita focul bateriilor de calibru 75-88 mm; de remarcat că, pentru apărarea Bucureştiului, existau numai calibre până la 88 mm.

Ca un aspect calitativ important, este de menţionat existenţa în dotare a staţiilor de radiolocaţie de tragere tip Würtzburg, tehnica cea mai modernă a momentului; astfel, din totalul de 42 de staţii existente în România, 29 erau dispuse la Ploieşti, deservind bateriile de tragere, la Bucureşti – 8 şi la Cernavodă – 5.

În general, materialul din dotarea artileriei antiaeriene – tunurile de 88 mm Krupp, de 75 mm Vickers, de 37mm Rheinmetall, aparatele de conducere a focului de tipurile Bungescu sau Kapagerat-40, staţiile de radiolocaţie Würtzburg, tunurile automate de 20 mm Gustloff etc. erau la nivelul celor existente în dotarea altor armate aflate în conflagraţie. O problemă deosebită pentru artileria antiaeriană o constituia plafonul maxim; aviaţia anglo-americană, sesizând eficacitatea tunurilor de 75 şi 88 mm până la 6.000-6.500 m, şi-a ridicat treptat plafonul de zbor la 7.000m, reducându-se astfel mult din eficacitatea materialului; pentru atacurile la înălţimi de 4.000 m şi foarte jos, eficacitatea fusese deja demonstrată atât pe frontul de răsărit, cât şi la respingerea atacului american de la 1 august 1943.

Un alt parametru care a definit lupta artileriei antiaeriene l-a constituit intensitatea focului, exprimată prin consumul de muniţii. Astfel, pentru respingerea aviaţiei anglo-americane în perioada 4 aprilie – 19 august 1944, rezultă un total de circa 330.000 proiectile, din care în jur de 283.000 calibre superioare, adică 75 – 128 mm. Totalul acestei muniţii se cifra la circa 10.000 de tone; valorile aproximative în bani au însumat circa 1 miliard de lei în valuta anului 1944. A fost un efort economic impresionant pentru acea perioadă.

Analizând problema consumului mediu de proiectile pentru doborârea unui avion, rezultă un consum de 1.350 de lovituri de calibru mijlociu şi mare pentru un avion doborât (284.000 de proiectile pentru 210 avioane doborâte). Pentru perioada celui de-al doilea război mondial, aceste consumuri, pentru o doborâre de avion, pot fi considerate ca fiind normale.

Amplasamentul unui tun de 37mm din apărarea antiaeriană a Capitalei

Se poate aprecia, de asemenea, că eficienţa dispozitivului apărării antiaeriene a fost pe măsura posibilităţilor materialului, efectivele de ofiţeri, subofiţeri şi trupă au dovedit spirit de abnegaţie în luptă, iar prin nivelul de pregătire a specialiştilor (ochitori, telemetrişti, radiolocatorişti etc.), se poate spune că au folosit la maxim posibilităţile din dotare.

Aspectele prezentate înfăţişează un tablou de ansamblu al ripostei artileriei antiaeriene, al forţei combative şi al modului de întrebuinţare în luptă, tablou care cuprinde acţiuni desfăşurate de către apărarea antiaeriană română până la data de 23 august 1944, moment în care România a trecut de partea Naţiunilor Unite.

(va urma)

Locotenent MIRCEA BARAC

Bibliografie:
General de corp de armată (r.) Vasile Bărboi, general de brigadă (r.) Titus Popescu, general de brigadă (r.) Eugen Teodorescu, locotenent-colonel Visarion Neagoe, "Istoria Artileriei şi Rachetelor Antiaeriene Române"

MUZEUL AVIAŢIEI

la 15 ani de prestigioasă existenţă

La 2 martie 2005 s-au împlinit 15 ani de când, printr-o Hotărâre a Guvernului României, a fost înfiinţat Muzeul Aviaţiei – prestigioasă instituţie de cultură, educaţie patriotică şi propagandă tehnico-ştiinţifică a categoriei noastre de forţe armate, structură de referinţă a Statului Major al Forţelor Aeriene, punct de atracţie pentru un numeros şi larg public iubitor de cunoaşterea glorioaselor tradiţii ale aripilor româneşti deja centenare.
Evenimentul a fost marcat printr-un Ordin de Zi al şefului Statului Major General, generalul dr. Eugen Bădălan, şi printr-un Mesaj al şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, şi a fost onorat de prezenţa generalului-maior dr. Mihail Orzeaţă, locţiitorul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, care a înmânat diplome şi plachete jubiliare celor mai ilustrative personalităţi ale aeronauticii româneşti.
Cu prilejul acestui moment aniversar, la sediul Muzeului Aviaţiei din Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, kilometrul 16,5 au fost vernisate expoziţia "Însemnele Aeronauticii Româneşti", cuprinzând piese rare de vestimentaţie, arme şi insigne aparţinând aviaţiei militare şi civile, şi expoziţia de fotografii şi documente "Muzeul Aviaţiei – 15 ani de existenţă", care marchează cele mai importante momente din activitatea tinerei instituţii muzeistice a Forţelor Aeriene Române.

■ **SCURT ISTORIC.** Cu amabilitatea-i cunoscută şi verva-i caracteristică, **comandorul Sandachi** a trecut în revistă, special pentru publicaţia ***"CER SENIN"***, principalele repere şi date de referinţă ale instituţiei aniversate. Am aflat, astfel, că primul care a lansat ideea unui muzeu al aviaţiei române a fost

Comandorul George Paul Sandachi – directorul Muzeului Aviaţiei

însuşi marele istoric şi om politic Nicolae Iorga. Apoi, după primul război mondial, Liga Naţională Aeronautică a făcut primele demersuri concrete, reuşind să adune într-un punct muzeistic materialul de război capturat de armata română pe timpul ostilităţilor militare. După 1970, graţie eforturilor generalilor Aurel Niculescu şi Gheorghe Zărnescu, aflaţi, în acea vreme, la comanda aviaţiei militare, la Boboc şi Mediaş s-au pus bazele viitorului muzeu. Însă patrimoniul de profil a trecut, printr-un protocol, în zestrea actualului Muzeu Militar Naţional.

După evenimentele din decembrie 1989, procesul realizării Muzeului Aviaţiei s-a accelerat. Guvernul a aprobat, la 2 martie 1990, înfiinţarea instituţiei, specificându-se chiar posibila sa locaţie – Pavilionul "H", din incinta Parcului Herăstrău. Lucrurile însă au trenat, din motive birocratice, iar muzeul a funcţionat, mai bine de un an, în corturi (!), în perimetrul Bazei 90 Transport Aerian. Abia după aceea Muzeul Aviaţiei a primit un spaţiu cât de cât corespunzător, pe Aeroportul Băneasa, pentru ca, la începutul lui 1999, să se mute în locaţia unde funcţionează şi în prezent. Suprafaţa actuală a spaţiului muzeistic este de circa 60.000 mp, din care 6.800 mp o reprezintă suprafaţa construită (inclusiv Sala Hermann Oberth, de la Mediaş).

■ **ORGANIZARE.** Muzeul Aviaţiei a fost înfiinţat pentru cinstirea iluştrilor înaintaşi ai aripilor româneşti şi pentru reîntregirea în patrimoniul naţional a realizărilor de prestigiu din domeniul aeronautic. În acest scop, instituţia a fost organizată potrivit legislaţiei în vigoare şi

Aspect de la festivitatea de înmânare a diplomelor şi plachetelor jubiliare

funcţionează pe trei secţii: **Istoria aeronauticii naţionale şi universale,** al cărei şef este **prof. univ. dr. Valeriu Avram,** renumit cercetător şi istoriograf în domeniu; **Tehnica de forţe aeriene,** secţie condusă de **ing. aeronave Andrada Lehr; Istoria rachetelor şi a cercetării spaţiale,** condusă de **căpitan-comandorul Mircia Ţiplea (la Mediaş).**

Pe lângă cei trei şefi de secţie, instituţia mai are în organigramă un muzeograf **(ing. Carmen Beşcucă),** trei gestionari custozi, un specialist în radiolocaţie **(maistrul militar clasa I Nicu Nicolae),** o bibliotecară **(Maria Sandachi),** un fotograf **(Aurelia Vochin),** compartiment administrativ-contabil. Din păcate, nu sunt încă încadrate funcţiile de restaurator, supraveghetor sală şi îngrijitor.

Dar chiar şi aşa, subdimensionat, personalul Muzeului Aviaţiei este unul de cea mai bună calitate, devotat instituţiei, profesionist "până în măduva oaselor", cum apreciază directorul muzeului, deschis spre nou, disciplinat, plin de solicitudine faţă de oaspeţi şi vizitatori.

■ **PATRIMONIU.** La nivelul anului 2004, zestrea muzeistică a instituţiei a fost evaluată la mai multe miliarde de lei (în costuri specifice). Aici se includ cele 24 de colecţii şi 5 arhive documentare, cuprinzând în total peste 15.000 de titluri care au aparţinut pionierilor aeronauticii româneşti şi mondiale, peste 20.000 de volume de specialitate (în bibliotecă), precum şi un parc cu 62 de piese muzeistice – aeronave, piese de artilerie, rachete antiaeriene, staţii de radiolocaţie.

Printre cele mai valoroase colecţii ale muzeului se numără cele dedicate lui **Aurel Vlaicu** (diploma de inginer obţinută la absolvirea Politehnicii din München, obiecte personale, documente, brevete, scrisori, caschetă militară, mască mortuară), **Henri Coandă** (colecţie unică în lume, cuprinzând 80 de colete doar în parte cercetate, primite de la Paris, diplome, pliante, fotografii, stenograme de la şedinţele de lucru, insigne, manuscrise originale, scrisori, obiecte personale de vestimentaţie), **Smarandei Brăescu** (2.000 de fotografii originale), **Elie Carafoli, Henri August**

La intrarea în muzeu este prezentată o valoroasă piesă de patrimoniu: macheta aeronavei "Vuia-1"

(creator de aparate de zbor), **Petre Ivanovici** (pilot în vestita escadrilă "Dracii Roşii"), **Radu Manicatide, Francisc Galeno** (comandantul Grupului 5 Bombardament, din cel de-al doilea război mondial, decorat cu cea mai înaltă distincţie de aviaţie – Ordinul "Virtutea Aeronautică" în grad de comandor), **Alexandru Marcu** (a zburat, printre primii piloţi români, avionul supersonic MiG-21) etc.

De asemenea, în principalele clădiri ale muzeului sunt amenajate, pe spaţii largi, **Sala de iniţiere în aviaţie Traian Vuia,** cuprinzând momentele de vârf ale aeronauticii româneşti, **Sala Henri Coandă** (motoare, machete etc.), **Sala Radu Manicatide** (cu mai multe tipuri de aparate de zbor construite de el), **Sala însemnelor oficiale ale Forţelor Aeriene Române** (1947–2005), **Sala istoriei radiolocaţiei** (care marchează 50 de ani de existenţă a Trupelor de Radiolocaţie), **Sala istoriei rachetelor şi cercetării spaţiale** (care funcţionează la Mediaş, în casa ce a aparţinut savantului sibian Hermann Oberth, şi care cuprinde şi activitatea astronauţilor români **Dorin Prunariu** şi **Dumitru Dediu).**

■ **ACTIVITĂŢI SPECIFICE.** Desigur, principala preocupare a personalului acestei instituţii o constituie căutarea, adunarea, clasificarea, expunerea şi conservarea de noi şi reprezentative piese de interes muzeistic. În acest sens, Muzeul Aviaţiei are mai multe protocoale de colaborare fie cu instituţii similare din alte ţări (SUA, Franţa, Polonia, Germania), fie cu instituţii de profil autohtone (Muzeul Olteniei, Muzeul de la Iaşi, Muzeul Banatului etc.). Muzeul colaborează, de asemenea, cu Academia Română, cu OSIM (peste 20 de activităţi cu tematică aviatică, în ultimii ani), cu Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă", cu ARPIA, cu Academia Civilă de Aviaţie, cu ROMATSA etc.

O altă direcţie importantă de acţiune o reprezintă popularizarea, prin diverse căi şi mijloace specifice, a glorioaselor tradiţii ale aeronauticii româneşti, a impresionantului patrimoniu din zestrea muzeului. Acest obiectiv se atinge, în primul rând, printr-o densă şi elaborată "ieşire în lume". Ceea ce înseamnă: ◆ expoziţii permanente şi ocazionale atât în ţară, cât şi în străinătate (Franţa, SUA); ◆ elaborarea unor lucrări şi cărţi de specialitate ("Istoria aeronauticii militare române 1910–1916", de prof. univ. dr. Valeriu Avram, "Contribuţii româneşti la dezvoltarea aeronauticii la începutul secolului XX", de comandor George Paul Sandachi şi Valeriu Avram, "Istoria aviaţiei reactive", de comandor George Paul Sandachi, "Generalul aviator ing. Gheorghe Negrescu", de prof. univ. dr. Valeriu Avram, "Traian Vuia şi avioanele sale profetice", de general-locotenent în retragere Iosif Rus şi comandor George Paul Sandachi etc.); ◆ acordarea de asistenţă de specialitate unor instituţii (Aeroportul Internaţional Henri Coandă; ROMATSA; Autoritatea Aeronautică Civilă Română); ◆ conducerea, în calitate de îndrumători ştiinţifici, a unor lucrări de licenţă la Facultatea de Istorie şi la Academia Civilă de Aviaţie (prof. univ. dr. Valeriu Avram); ◆ lucru nemijlocit şi calificat cu publicul vizitator (anual, Muzeul Aviaţiei este vizitat de peste 30.000 de plătitori, la care se adaugă alte zeci de mii de neplătitori – elevi, studenţi, militari în termen, ziarişti, delegaţii militare străine etc.); ◆ colaborare strânsă cu mass-media militară şi civilă ("Observatorul Militar", ***"CER SENIN"***, Postul B1TV, Postul TVR Cultural, emisiunea Pro Patria a Armatei etc).

Rachetele sol-aer şi staţiile de radiolocaţie – repere ale istoriei Forţelor Aeriene Române

În perioada ce urmează, personalul Muzeului Aviaţiei pregăteşte asiduu momentul **18 martie 2006,** când se vor împlini o sută de ani de la zborul istoric al lui Traian Vuia pe câmpul de la Montesson, de lângă Paris, când, pentru prima dată în lume, un aparat mai greu decât aerul a decolat cu ajutorul mijloacelor proprii de bord. În mod concret, instituţia muzeistică se va implica prin: organizarea expoziţiei "Traian Vuia şi epoca sa"; realizarea, în mărime naturală, după planurile originale, a avionului "Vuia 1"; reeditarea cărţii "Traian Vuia şi avioanele sale profetice" (în trei limbi: engleză, franceză, germană); realizarea "Memorialului Traian Vuia" (soclu cu bustul genialului constructor şi aviator; avionul "Vuia 1"; frescă reprezentând cele mai importante momente şi personalităţi ale aeronauticii româneşti).

Unul din "veteranii" aviaţiei cu reacţie – MiG-ul 15 prezent în parcul de aeronave

Dar despre evenimentul CENTENARUL ZBORULUI LA ROMÂNI vom scrie pe larg în numerele viitoare ale revistei noastre.

Colonel (r)
NICOLAE RADU

E VREMEA TALENTELOR!

A fi manager înseamnă a lucra cu oamenii. Partea bună este aceea că, de obicei, managerii au posibilitatea de a-şi alege personalul.

Atâta timp cât reuşim să instalăm oamenii potriviţi în posturile potrivite, efortul pe care va trebui să-l facem, în calitate de manageri, pentru atingerea obiectivelor organizaţiei vor fi minime deoarece, primind instruirea adecvată, angajaţii se pot ocupa singuri de îndeplinirea sarcinilor care le sunt încredinţate.

Aşadar, unul din principalele noastre obiective este alegerea persoanei potrivite, pentru un anumit post, ceea ce necesită o pregătire foarte atentă a selecţiei. Acest proces presupune:

- descrierea postului (sarcinile principale şi responsabilităţile vor fi înscrise în fişa postului);
- portretul-robot al angajatului ideal (calităţi fizice, calităţi psihice, abilităţi şi cunoştinţe);
- recrutarea candidaţilor (anunţ publicitar cu specificarea tipului de persoană căutat);
- obţinerea şi prelucrarea informaţiilor preliminare oferite de candidaţi (Curriculum Vitae, referinţe, scrisori de intenţie);
- verificarea candidaţilor selectaţi (testare psihologică, testare practică, interviu);
- luarea deciziei de angajare (încadrarea candidatului care se potriveşte cel mai bine postului).

O fişă a postului înmânată din start angajatului va preveni eventualele neînţelegeri ulterioare, deoarece noul ocupant al postului va şti exact ce se aşteaptă de la el.

Interviul este etapa decisivă în selectarea angajaţilor, permiţând managerului să:

- evalueze compatibilitatea candidaţilor cu postul scos la concurs;
- analizeze informaţiile obţinute anterior;
- testeze reacţia candidaţilor în anumite situaţii.

Pentru a realiza interviuri de succes, managerul trebuie să planifice în detaliu subiectele pe care le va discuta cu candidaţii, pregătind întrebări relevante care să-i permită formarea unei păreri obiective referitoare la caracterul şi personalitatea acestora.

Principalele direcţii pe care le vor viza întrebările intervievatorului sunt:

- activităţile curente (Cu ce se ocupă în prezent?);
- relaţiile de muncă (Preferă să lucreze singur sau în echipă?);
- educaţia şi realizările profesionale (Are iniţiativă?);
- interesele personale (Ce îi poate afecta activitatea profesională?);
- motivele alegerii postului (Este ambiţios?).

Formularea întrebărilor este deosebit de importantă în cadrul interviului, deoarece cu ajutorul acestora putem obţine informaţii suplimentare despre domeniile de interes, putem examina competenţa candidatului şi, nu în ultimul rând, îi putem explora opiniile, atitudinile şi sentimentele.

Pentru a obţine informaţii cât mai exacte, este esenţial să utilizăm întrebări deschise, care să nu sugereze variante de răspuns (De ce? Cum?) şi să ascultăm activ răspunsurile candidatului, rezumând, din când în când, ceea ce s-a discutat.

Oricine a pornit pe calea descoperirii de sine ştie că s-a angajat pe un drum foarte lung, care nu se sfârşeşte, probabil, niciodată. E foarte greu să-i conduceţi pe alţii dacă nu aveţi măcar un nivel rezonabil de înţelegere a propriei personalităţi.

www.psihoteste.ro, secţiunea CARIERA:
"Care este atu-ul tău pentru a face carieră?"
"Vei face carieră?"
"Ce fel de subaltern eşti?"
www.job-consulting.ro, secţiunea TESTE PSIHOLOGICE:
"Chestionar de interese personale"

Este momentul alegerii preşedintelui O.N.U., iar votul tău va determina cine este alesul. Iată-i pe cei trei candidaţi:
Canditatul A are legături cu politicieni corupţi, are două amante şi fumează ca o locomotivă;
Candidatul B a fost concediat de două ori, iar în facultate se droga şi bea un sfert de litru de whisky în fiecare noapte;
Candidatul C este erou de război, nu a avut niciodată legături extraconjugale şi nu consumă alcool decât ocazional.
Pe care candidat îl alegi?
R: Dacă ai optat pentru C, tocmai l-ai promovat pe Adolf Hitler, în detrimentul lui Franklin D. Roosevelt şi a lui Winston Churchill.

Când pământul era singura resursă sacră, naţiunile se băteau pentru el. Acum, bătălia se dă pentru oamenii talentaţi.

Stan Davis

Oamenii fără vicii au foarte puţine virtuţi!

Abraham Lincoln

Am un plan detaliat pentru fiecare candidat pe care îl voi intervieva?

Eşti creatorul propriului tău destin! Şi îţi poţi crea propria legendă… sau nu…

Isabel Allende

Carierele noastre au nevoie de o importantă infuzie de talent. Iar talentul poate fi găsit, cel mai probabil, printre non-conformişti şi rebeli.

David Ogilvy

Nu angaja niciodată o persoană care nu a comis nici o greşeală până în prezent!

Tom Peters

CANDIDAT = persoană care se prezintă ca fiind potrivită pentru postul oferit.

REFERINŢE = opinii cu privire la calităţile şi cunoştinţele unui candidat oferite de persoane care îl cunosc.

PRESELECŢIE = o primă triere a celor mai buni candidaţi, în urma analizei informaţiilor preliminare.

ÎNTREBĂRI ÎNCHISE = întrebări care permit candidatului să răspundă prin DA sau NU.

Promovează talentul! Restul este detaliu.

Allan Pease

Suferă cineva dintre voi de prea mult talent?

Studenţii premianţi devin deseori angajaţi mediocri, fiind incapabili să rezolve acele probleme care se prezintă în altă formă decât cea pe care au învăţat s-o recunoască în şcoală.

Howard Gardner

Ştiu exact de cine am nevoie?
Am folosit la maximum informaţiile primite de la candidaţi?

Când te-ai întrebat ultima oară: "Ce vreau să devin?"

Sara Ann Friedman

Am dat candidaţilor posibilitatea de a spune tot ce au de spus?

Când îţi place ceea ce faci, TRĂIEŞTI!

Tom Peters

Am încercat să-i fac pe candidaţi să se simtă în largul lor de la începutul interviului?

Am făcut o preselecţie corectă (după criterii), pentru a determina pe cine invit la interviu?

Oamenii talentaţi îşi aşteaptă rareori rândul. Tot mai des vedem tineri în funcţii de conducere. Astfel, talentul devine autoritate!

Ed Michaels

Nu cred că există ceva mai rău decât a fi obişnuit.

Warren Bennis

CONCURS

Selecţia personalului

Imaginaţi-vă că aveţi doi candidaţi excelenţi pentru un post. Unul dintre ei are foarte multă experienţă, este deosebit de calm şi încrezător în propriile abilităţi. Celălalt are semnificativ mai puţină experienţă, dar are calificări mai bune şi este deosebit de motivat.

Pentru care dintre următoarele două instrumente aţi opta în vederea luării unei decizii?

A) **Evaluarea simplă a opţiunilor:**

1. Listaţi candidaţii pe o foaie de hârtie;
2. Enumeraţi criteriile pe baza cărora veţi alege;
3. Punctaţi fiecare candidat pentru fiecare criteriu (1–10);
4. Adunaţi punctele.

B) **Evaluarea sofisticată a opţiunilor:**

1. Listaţi candidaţii;
2. Enumeraţi criteriile;
3. Ponderaţi criteriile (Daţi primului criteriu valoarea 1. Dacă al doilea este doar pe jumătate la fel de important, acordaţi-i 0,5; dacă este de două ori mai important, daţi-i 2);
4. Punctaţi fiecare candidat pentru fiecare criteriu;
5. Înmulţiţi punctajul fiecărui criteriu cu ponderea sa;
6. Adunaţi rezultatele.

PREMII, FAIMĂ, RECUNOAŞTERE!

Aşteptăm răspunsurile dumneavoastră pe adresa redacţiei, telefonic sau prin e-mail. Datele de contact le găsiţi în caseta redacţională, la pagina 2 a fiecărei ediţii a revistei *"CER SENIN"*.

Sunteţi talentat şi nu luaţi nici măcar salariu de merit? Dovediţi-o! Intraţi în TOP 10 MANAGEMENT!

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

CÂND ŞI CERUL PLÂNGE...

...Începutul primăverii anului 1974. Este încă frig. Ger de minus 14 grade. Vizibilitate redusă, pâclă. Aflat în panta de urcare cu un MiG-21, locotenentul-major Doru Davidovici, pilot clasa 1, primeşte, pe neaşteptate, o izbitură peste faţă, piept şi picioare de parcă s-ar fi prăvălit brusc peste el, în cabină, un imens val nevăzut. Capul, rezemat de scaunul catapultabil, îi este răsucit spre dreapta. Când se dezmeticeşte, vede că avionul coboară cu 800 km la oră spre o pădure. Decuplează imediat forţajul, aduce avionul la orizontală, raportează că i-a sărit cupola şi începe procedurile de venire la aterizare.

O fâşie din plexiglasul cupolei rămasă în rama metalică din dreapta îi îngreunează vizibilitatea. Prinde mânşa cu stânga, iar cu dreapta încearcă s-o smulgă. Mănuşa îi este ruptă şi degetele însângerate. Revine cu dreapta rănită pe mânşă şi cu stânga se chinuie să deszăvorască rama, înlăturând astfel şi fâşia aceea fluturândă care devenise atât de periculoasă. Degetele îl dor din ce în ce mai tare. Pune din nou stânga pe mânşă, ca să coboare, cu dreapta, vizorul de la cască, dar curentul turbionar, cu forţa unei cascade, i-o răsuceşte şi i-o duce la spate, în prelungirea fuzelajului. Lăsând pentru câteva clipe mânşa liberă, pilotul reuşeşte, cu ajutorul mâinii stângi, să readucă dreapta în carlingă, fixează mânşa, dar mâna rămâne inertă. Îşi dă seama că braţul i-a ieşit din articulaţie şi pilotează numai cu stânga. Aşa reuşeşte să aştearnă avionul pe pistă.

...O altă întâmplare ieşită din comun, petrecută cu mult mai mult timp în urmă, cu 40 de ani, unică până atunci în ţară şi, se părea, şi pe continent, îl are ca erou pe căpitanul Nicolae Danşe. Aterizase cu un MiG-21 cu o jambă escamotată. Fără flapsuri, fără frâne aerodinamice. Doar pe jamba din dreapta şi triciclu, şi acestea scoase cu avarie, întrucât rămăsese fără presiune hidraulică. Cu avionul în pericol să capoteze pe pistă sau, mai rău, să ia foc.

A reuşit o aterizare care i-a făcut pe mulţi, inclusiv pe el, să se închine. Dacă ar mai fi rulat 20 de metri, supersonicul ar fi intrat în linia de avioane parcate pe bretelă!

...Catapultarea comandorului Ioan Zăpârţan, dintr-un avion care a explodat şi s-a rupt în zbor şi aterizarea pe o pădure a locotenentului Mihai Virag au rămas, de asemenea, înscrise în memoria cititorilor datorită dramatismului lor, dar şi a talentului cu care au fost redate de comandorul (r) Ion Clenciu, într-o vreme camarad şi prieten cu eroii reportajelor din care am spicuit cele de mai sus.

La unele din cazurile speciale a fost martor ocular. Altele i-au fost relatate. În câteva s-a numărat printre eroii acţiunii, cum a fost întâia interceptare a unui avion de cercetare şi bombardament cu reacţie, noaptea, în condiţii meteorologice grele.

Omul care, cu o memorie de cristal, decupa din noianul amintirilor asemenea cazuri de excepţie şi le aşternea cu un deosebit har în pagini de revistă, astăzi, nu mai este. ***Comandorul (r) ION CLENCIU*** *a decolat în ultimul său zbor, spre escadrilele din ceruri.*

S-a dus să-i spună lui Doru Davidovici că nu este adevărat că a fost uitat, cum insinua cineva pe un post de televiziune, ci că abia s-a scris despre el. S-a mutat la aviatorii promoţiilor de dinaintea lui, la foştii colegi şi la cei ce i-au urmat la manşa avioanelor reactive şi, de la un timp, au trecut pe celălalt tărâm, despre care se spune că este al unei linişti eterne.

A plecat grăbit, fără să-şi ia rămas bun de la noi, el care era de un calm imperturbabil, calculat în tot şi în toate. El care, ca pilot, printre primii pe avioane militare de luptă cu reacţie, ştia forţa focului ţâşnit din efuzoare a murit, vai!, flagelat de flăcările... aragazului din bucătărie! Sau, poate, era cu gândul la manuscrisele lăsate pe birou, la următorul "Caz special" ce se angajase să-l aducă la redacţie, ori la fişele pentru Dicţionarul personalităţilor din aviaţie, la care lucra cu neasemuită râvnă.

Nici un ziarist nu a cunoscut, şi probabil nici nu va mai reuşi să cunoască mai bine, mai în detaliu ca el, problemele din aviaţie şi, pentru o bună perioadă de timp, şi din marina militară. Timp de câteva decenii, în "Apărarea patriei", organul central de presă al Armatei Române, cele două arme, străjuitorii cerului şi ai apelor, şi-au găsit reflectate toate problemele lor de muncă, de viaţă, de familie, de suflet.

Şi-a consacrat cei mai frumoşi ani, întreaga existenţă, aducerii în prim plan a figurilor de excepţie ale aeronauticii naţionale, şi militare în special, a faptelor lor extraordinare, dar şi a marilor anonimi ai aerodromurilor. Era biograful neconfirmat al tuturor marilor cărturari ai aviaţiei, ai marilor aşi, cărora le ştia în amănunt viaţa şi activitatea. Tocmai de aceea era îndrăgit şi respectat de toţi, fără excepţie.

A vibrat şi la cele bune şi la cele rele care s-au petrecut în aviaţie, ca structură şi ca fenomen. A fost omul care a dat de la el totul şi n-a cerut nimic în schimb. Un altruist, în deplinătatea sensului şi semnificaţiei acestei noţiuni.

A sprijinit drumul pe calea gazetăriei al celor ce au îmbrăţişat această frumoasă profesie, pe care el a iubit-o ca nimeni altul. Le-a fost şi ne-a fost un excelent coleg, mentor, prieten, povăţuitor.

A dăruit din zestrea lui intelectuală, cu o modestie desăvârşită, tot ce era mai sensibil, mai curat, celor ce îndrăgeau aviaţia, zborul, aventura spaţială.

Şi la aproape 79 de ani, avea poftă de viaţă, avea proiecte îndrăzneţe. Scria la "Orizont Aviatic", unde a inventat rubrici, cotiza substanţial din pensia sa pentru ca această publicaţie să nu piară. Pregătea o carte despre aviatorii reportajelor sale, despre eroii epocii sale. Scria la noi, la ***"CER SENIN"****, şi venea adesea în redacţie ca un membru de facto al colectivului nostru. Ne oferea uneori, nu fără reţineri şi teama de a supăra, sugestii, ne propunea subiecte.*

A fost un om în continuă mişcare, vibra la nou, se topea în demersurile aviatice, fiindcă se considera, dintotdeauna, integrat aviaţiei, în această entitate mirifică, glorioasă, pe care o venera şi pentru care era capabil de orice sacrificiu.

Era spiritul bun al aviatorilor, augurul lor. Şi nu suporta nici măcar în gând catastrofa, dezastrul, drama celor ce se sacrificau pe altarul aripilor patriei. În destinul lor fără noroc, au avut în el primul înţelegător, primul plângător şi iertător al pieirii tragice. El, nea Ion Clenciu, Domnul Aviaţiei şi Domnul Gazetăriei Militare.

Recompensa lui va fi dincolo, în eternitate. Va rămâne omul care a întruchipat în cel mai înalt grad puritatea, spiritul de sacrificiu al celui ce a fost un mare scriitor şi ziarist, un poet de o rară sensibilitate, un aviator de o desăvârşită fidelitate.

Poate şi de aceea, ca să limpezească şi cerul şi pământul, marele Prooroc Ilie Tesviteanul, ocrotitorul şi patronul spiritual al aviatorilor, în ziua ultimului său drum, a deschis larg băierile văzduhului şi a iscat o ploaie torenţială, pentru ca sufletul lui nea Ion, curat ca lacrimile ce nu ne conteneau pe faţă şi în suflet, să intre de-a pururi în împărăţia lui Dumnezeu. Plângea cerul, îl plângea pe bunul şi minunatul comandor aviator ION CLENCIU! Iar el zbura, zbura spre înaltul nedefinit, unde escadrilele cernite se pregăteau să-i dea ONORUL.

Adio, nea Ioane!

"CER SENIN"

Președintele filialei A.N.V.R. Gorj, generalul de brigadă (r) Constantin Ispas, continuă seria **Nemuritorilor** cu un nou volum, al treilea, dedicat celor mai viteji dintre vitejii ținutului în care trăiește – cavalerii Ordinului Militar "Mihai Viteazul", distincția supremă acordată numai ofițerilor pentru fapte de arme cu totul și cu totul excepționale săvârșite în contact direct cu inamicul.

Decorația, instituită în decembrie 1916 de Regele Ferdinand I, a fost atribuită în primul război mondial unui număr de 314 ofițeri români (din care 117 post-mortem), dintr-un total de 17.921 ofițeri participanți pe front, iar în cel de-al doilea, la 1.336, din care 422 post-mortem, dintr-un total de 200.000 ofițeri care au luat parte la acest război.

Printre ofițerii gorjeni decorați cu înalta distincție se numără și locotenentul aviator VASILE CRAIU, născut la 31 decembrie 1895, la Târgu Cărbunești.

Craiu – menționează autorul – a fost printre primii eroi care au primit Ordinul Militar "Mihai Viteazul". "Șoimul de la Mărășești", cum a mai fost supranumit, făcea parte din Escadrila Nieuport 10 Vânătoare, Grupul 3 Aeronautic Galați, repartizată pe lângă Armata 1, și s-a distins, de la început, ca un desăvârșit zburător. În Ordinul de zi nr. 96/1917, generalul Eremia Grigorescu, comandantul armatei, propunându-l pentru decorație, îl caracteriza pe Craiu ca "un pilot de elită, inteligent și cu un curaj ieșit din comun".

După ce, în luna martie 1917, a făcut inofensive trei avioane "Fokker", în aprilie a angajat o luptă inegală, pe viață și pe moarte, cu trei avioane germane, cărora le-a dat o ripostă serioasă, punându-le pe fugă.

În cartea generalului Ispas este remarcat, de asemenea, faptul că în timpul primului război mondial au fost distinse cu Ordinul "Mihai Viteazul" și patru flotile de aviație.

Un alt erou aviator gorjean cavaler al Ordinului amintit este și maiorul **Dan Scurtu,** comandant de patrulă, de escadrilă și, apoi, al Grupului 7 Vânătoare în cel de-al doilea război mondial.

Numai în primele patru luni ale Campaniei din Est a totalizat 24 de misiuni la inamic, 31 lupte aeriene și 7 atacuri la sol. A luptat apoi la Stalingrad. În noaptea de 22/23 noiembrie 1942, când aerodromul

Karpowka era încercuit de 50 de tancuri sovietice, în fruntea Escadrilei 58, Scurtu a reușit să respingă atacurile succesive ale acestora, folosind cu iscusință și pricepere armamentul personal și cel din dotarea avioanelor.

În calitate de comandant al Grupului 7 Vânătoare, pe Frontul de Răsărit, Scurtu a executat 110 misiuni la inamic, cu 5 atacuri la sol, 8 bombardamente în picaj și 41 lupte aeriene. A participat apoi la apărarea zonei petrolifere Ploiești, efectuând 20 de misiuni, din care 13 de apărare aeriană și 7 lupte aeriene.

Prin admirabila sa tactică de conducere, atât terestră, cât și aeriană, precum și prin actele de bravură personală – cum se specifică în Raportul de decorare semnat de comandantul Corpului Aerian Român, generalul de escadră Emanoil Ionescu –, "aviatorul Dan Scurtu este un viu exemplu de luptător și comandant".

La 26 august 1944, de pildă, într-o luptă aeriană pentru apărarea Capitalei, el a doborât un avion Hb 323 – gigant, cu 6 motoare, care avea la bord 80 de militari SS înarmați și 12 membri ai echipajului, pentru ca, două zile mai târziu, în fruntea formației, să atace o coloană de 150 autoblindate, care, astfel neutralizată, a putut fi capturată de trupele noastre.

Editura Universității Naționale de Apărare și-a făcut un titlu de onoare din aducerea la lumină a unor cărți valoroase axate pe probleme de mare actualitate, în care fenomenul militar este abordat prin prisma celor mai noi cuceriri ale științei și tehnicii. O astfel de lucrare este și cea semnată de trei specialiști de certă valoare, cadre didactice recunoscute în cea mai înaltă instituție militară de învățământ pentru rigoarea matematică cu care "atacă" componentele câmpului de luptă modern: **general de brigadă prof. univ. dr. Viorel Buța, locotenent-colonel prof. univ. dr. ing. Gelu Alexandrescu** și **maior conf. univ. dr. Daniel Dumitru.**

Având ca obiect de studiu **puterea de luptă,** autorii tratează cu aplomb acest element dinamic în strânsă dependență cu toate aspectele sale, reușind să determine metodologii moderne de evaluare a nivelului acesteia bazate pe modele matematice corespunzătoare.

Deosebit de interesante pentru cititorul pasionat de problematica forțelor aeriene sunt constatările privitoare la radiolocația viitorului. Sublinierea potrivit căreia datele și informațiile obținute prin radiolocație au și vor continua să aibă o importanță vitală în sistemul de comandă și control al spațiului aerian, pentru prevenirea surprinderii, asigurarea întrebuințării oportune a aviației, rachetelor și artileriei antiaeriene, a mijloacelor de război electronic și controlul respectării regimului de zbor – este pe cât de adevărată pe atât de bine documentată.

Sunt, de asemenea, relevate și supuse controlului matematic rolul, direcțiile de perfecționare a sistemelor de radiolocație proprii, modalitățile de combatere a celor aparținând inamicului,

considerațiile referitoare la descoperirea țintelor "invizibile", determinările pe care toate acestea și multe alte laturi ale componentei electrono-optice a forțelor aeriene le incumbă.

Deși cartea pare axată, în principal, pe aspecte ale puterii de luptă în structurile tactice din trupele de uscat, multe și de mare însemnătate sunt concluziile reieșite pentru comandanții din toate categoriile de forțe, inclusiv din cele aeriene.

Literatura cu tematică aeronautică, dezvoltată în special în perioada de după revoluția din decembrie 1989, când tot mai mulți autori s-au încumetat să-i diversifice și îmbogățească aria de manifestare, ne propune o nouă lucrare, "EROUL AVIATOR VASILE A. GAVRILIU", de comandor (r) Constantin Iordache.

Publicist și scriitor deosebit de activ în ultimele decenii, el însuși fost pilot, comandorul (r) Iordache, cu o seamă de lucrări apărute și altele aflate sub tipar, reușește, în cartea pe care o semnalăm, o descriere plină de savoare a mediului și modului în care Vasile Gavriliu, Chițu – cum îl apelau colegii –, și-a desfășurat activitatea. O emoționantă trecere în revistă a vieții bravului aviator, începând cu anii copilăriei, adolescenței și culminând cu strălucita activitate de front, în ambele campanii, și cu perioada în care s-a afirmat ca dascăl, la C.I.P.A., unde a format zeci de promoții de aviatori civili – piloți, ingineri de bord, navigatori, tehnicieni, pe toate tipurile de aeronave existente în timpul său.

Un om pasionat și dedicat până la sacrificiu profesiei, artei zborului, dar și datoriei în slujba armatei, a țării. Cavaler al Ordinului "Mihai Viteazul", după ce a obținut o serie de alte medalii și ordine, pilotul și comandantul Vasile Gavriliu are un palmares de luptă impresionant: 306 misiuni la inamic, cu realizarea a 12 victorii sigure, 2 probabile, 5 avioane distruse la sol, coloane de blindate scoase din luptă, mijloace antiaeriene neutralizate.

Cartea ne aduce în prim plan, prin mărturia documentelor și a celor care l-au cunoscut și i-au fost apropiați, inclusiv ale nu mai puțin apreciatului său frate, comandorul (r) Traian Gavriliu, momente impresionante din viața lui Vasile Gavriliu și ale camarazilor săi, aviatori de elită – Alexandru Șerbănescu, Constantin Bâzu Cantacuzino, Ion Mucenica, Ion Milu, Ion Dobran –, ca să citâm numai câțiva din pleiada vânătorilor cu care a plutit plan la plan pe cerul spintecat de proiectilele artileriei antiaeriene ori de loviturile țâșnite din gurile de foc ale avioanelor inamice.

Cartea ne dă, prin delicatețea scriitorului, și o lecție. Cum trebuie să lupți atunci când soarta îți este potrivnică, să nu te lași înfrânt. Niciodată. Este strategia celui ce are mentalitate de învingător. Cum au avut-o Gavriliu și fratele său. Scoși abuziv și prea devreme din armată, ei nu s-au resemnat, n-au abandonat lupta cu viața, ci s-au încumetat să atace noi obiective chiar dacă în viața civilă. Și cu mare succes!

Pagină realizată de
comandor (r)
PETRE BÂNĂ